

NATIONAL BANK OF BELGIUM
WORKING PAPERS - DOCUMENT SERIES

ECONOMISCH BELANG VAN DE VLAAMSE ZEEHAVENS: VERSLAG 2002

Frédéric Lagneaux ^(*)

The views expressed in this paper are those of the author and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium.

The author would like to thank the specialists of the Flemish seaports and the colleagues of both the Microeconomic information department and the regional branches for their precious comments and advice. Special thanks go to Mr. Marc Van Kerckhoven for his unequalled experience and his personal commitment in searching for information and processing data. This analysis would not have been possible without him. The help and advice given unstintingly by the General Statistics and the Study departments, i.e. Mrs. Monica Maesele, Mr. Tim Hermans and Mr. Luc Dresse, were also greatly appreciated.

^(*) NBB, Microeconomic information Department, (e-mail: frederic.lagneaux@nbb.be).

Editorial Director

Jan Smets, Member of the Board of Directors of the National Bank of Belgium

Statement of purpose:

The purpose of these working papers is to promote the circulation of research results (Research Series) and analytical studies (Documents Series) made within the National Bank of Belgium or presented by external economists in seminars, conferences and conventions organised by the Bank. The aim is therefore to provide a platform for discussion. The opinions expressed are strictly those of the authors and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium.

The Working Papers are available on the website of the Bank:

<http://www.nbb.be>

Individual copies are also available on request from:

NATIONAL BANK OF BELGIUM

Documentation Service
boulevard de Berlaimont 14
B - 1000 Brussels

Imprint: Responsibility according to the Belgian law: Jean Hilgers, Member of the Board of Directors, National Bank of Belgium.

Copyright © fotostockdirect - goodshoot
gettyimages - digitalvision
gettyimages - photodisc
National Bank of Belgium

Reproduction for educational and non-commercial purposes is permitted provided that the source is acknowledged.

ISSN: 1375-680X

Abstract

This paper provides an extensive overview of the economic importance and development of the Flemish maritime ports, over the period 1995 - 2002. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, it also provides some information about the financial situation of a few vital segments in each port. In addition, it includes figures with respect to the ongoing growth of several cargo traffic segments and attempts to establish a link between these and the progress of the production in the industries at stake.

The breakthrough of this research consists of evaluating the indirect effects of the sectors in question in terms of value added and employment. A few refinements have also been made, such as the routine geographical and functional selection of companies according to the cluster they belong to (NACE-Bel code approach), the limitation of administrative work incurred, the review of the company-size analysis, etc. Annual reports data from the Central Balance Sheet have been computed for the calculation of direct effects, the study of financial ratios and the analysis of the social balance sheet. For the estimation of indirect effects, Supply and Use Tables from the National Accounts Institute have been resorted to.

The developments in the maritime ports sector are numerous nowadays, namely in the Hamburg - Le Havre range: concentration of capital, privatization of ports logistics services, expansion and dispersion of foreign trade, the internationalization of the production and consumption patterns (e.g. increase in containerized shipments), the latest requirements of world trade concerning transport and distribution. The increase in scale and specialization of the vessels inevitably impact on the operation of the ports.

Production, trade and transport are not longer considered as individual, isolated activities, but are integrated in a single system. Therefore, ports have to evolve from mere centres of transport (discharging and loading of vessels) to logistics centres. Moreover, ports able to add value to the goods passing through the port area, have a major asset in a climate of increasing international competition. These developments are also mentioned in this report, since no Flemish port is an exception to this rule.

Key words: branch survey, maritime cluster, subcontracting, indirect effects, transport intermodality, public investments.

JEL classification: C67, H57, J21, L22, L91, L92, R15, R34 and R41.

TABLE OF CONTENTS:

Voorwoord	1
Inleiding en doelstellingen van het verslag	1
1 Internationale context	4
1.1 Beknopte voorstelling van de havens van de Range Hamburg - Le Havre	4
1.2 Maritieme goederentrafiek: vergelijkende analyse.....	5
1.3 Werkgelegenheid in de range in 2002	6
2 Methodologisch overzicht	7
2.1 Selectie en steekproef	7
2.2 Berekening van de directe effecten	7
2.3 Raming van de indirecte effecten	8
2.4 Presentatiestructuur van de resultaten.....	8
3 Algemene situatie voor alle Vlaamse zeehavens samen.....	10
3.1 Globale gegevens over de directe en indirecte toegevoegde waarde (TW)	10
3.1.1 Verloop van de directe TW	10
3.1.2 Verloop van de indirecte TW	11
3.2 Globale gegevens over de directe en indirecte bezoldigde werkgelegenheid	11
3.2.1 Verloop van de directe werkgelegenheid.....	12
3.2.2 Verloop van de indirecte werkgelegenheid.....	12
3.3 Vergelijkend verloop van de toegevoegde waarde en van de werkgelegenheid	13
3.4 Globale gegevens over de directe investeringen.....	14
3.5 Algemeen overzicht van de sociale balans.....	14
3.5.1 Type arbeidsovereenkomst en human resources.....	15
3.5.2 Ingetreden en uitgetreden werknemers	16
3.5.3 Opleiding	19
3.6 Algemeen overzicht van de financiële situatie	20
4 Specifieke situatie per haven	22
4.1 Haven van Antwerpen	22
4.1.1 Belangrijke gebeurtenissen in 2002.....	22
4.1.2 Toegevoegde waarde	23
4.1.3 Bezoldigde werkgelegenheid.....	26
4.1.4 Investerings	28
4.1.5 Financiële ratio's (particuliere ondernemingen)	31
4.1.6 Goederentrafiek in de haven van Antwerpen in 2002.....	33
4.2 Haven van Gent.....	34
4.2.1 Belangrijke gebeurtenissen in 2002	34
4.2.2 Toegevoegde waarde	35
4.2.3 Bezoldigde werkgelegenheid.....	38
4.2.4 Investerings	41
4.2.5 Financiële ratio's (particuliere ondernemingen)	43
4.2.6 Goederenverkeer in de haven van Gent in 2002	45
4.3 Haven van Oostende.....	46
4.3.1 Belangrijke gebeurtenissen in 2002	46
4.3.2 Toegevoegde waarde	47
4.3.3 Bezoldigde werkgelegenheid.....	50
4.3.4 Investerings	53
4.3.5 Financiële ratio's (particuliere ondernemingen)	55
4.3.6 Goederenverkeer in de haven van Oostende in 2002	57
4.4 Haven van Zeebrugge	58
4.4.1 Belangrijke gebeurtenissen in 2002.....	58
4.4.2 Toegevoegde waarde	59

4.4.3	Bezoldigde werkgelegenheid.....	62
4.4.4	Investerings.....	65
4.4.5	Financiële ratio's (particuliere ondernemingen).....	67
4.4.6	Goederenvervoer in de haven van Zeebrugge in 2002	68
4.5	Verdeling van de resultaten naar grootte van de ondernemingen	69
5	Samenvatting van de belangrijkste resultaten en perspectieven voor de havens.....	70
5.1	Samenvatting.....	70
5.1.1	Uit het oogpunt van de toegevoegde waarde	70
5.1.2	Uit het oogpunt van de werkgelegenheid.....	70
5.1.3	Uit het oogpunt van de investeringen	71
5.2	Perspectieven voor de Vlaamse Zeehavens	72
	Bijlage 1: Methodologische toelichting	75
	Bijlage 2: Havenzones.....	89
	Bijlage 3: Lijst van de NACE-bel bedrijfstakken	95
	Bijlage 4: Lijst van de openbare besturen	100
	Bijlage 5: Verdeling van de indirecte effecten per sector: 1995 - 1999	101
	Bijlage 6: Verdeling van de resultaten naar grootte van de ondernemingen	109
	Bijlage 7: Sociale balans in 2002	113
	Bijlage 8: Maritiem goederenverkeer in de havens in 2002.....	116
	Bijlage 9: Lijst van termen en maritiem transport	118

Voorwoord

Reeds vele jaren worden door de Nationale Bank van België jaarlijkse studies gepubliceerd met betrekking tot de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge. Vanaf de onderhavige editie worden die vier studies gebundeld in één enkel artikel. Behalve die vormwijziging werd tevens de gehanteerde methodologie in belangrijke mate aangepast, met name om de indirecte effecten, die voortvloeien uit de activiteit van de havensector, te ramen. Door die aanpak kan het economische belang ervan beter worden ingeschat.

Inleiding en doelstellingen van het verslag

In de loop van de jaren negentig werd een herstructurering van de havens doorgevoerd als gevolg van het veranderende economische klimaat: versnippering van de internationale handelscentra, versnelde internationalisering van de productie- en consumptieprocessen en nieuwe eisen ten aanzien van de wereldhandel inzake vervoer en distributie. De havenautoriteiten waren derhalve verplicht om nieuwe managementmethoden aan te nemen die de havens en de markt dichter bij elkaar konden brengen. Er vonden snelle ontwikkelingen plaats, onder meer in de sector van de containers in de *range*¹ Hamburg - Le Havre, met als bedoeling de havens van die regio aantrekkelijker te maken voor het containervervoer. Andere belangrijke fenomenen waren de automatisering, de overnames en fusies waardoor o.a. de goederenbehandelaars een belangrijk banenverlies leden.

« De ladingsbehandeling is [immers] één van de activiteiten die het sterkst de effecten heeft ondervonden van de economische ontwikkelingen en de felle concurrentie tussen de havens. De nieuwe ontwikkelingen in de markt kunnen als volgt worden samengevat: kapitaalconcentratie, specialisatie en verticale integratie. De huidige trend is dat de overheid de verstrekking van deze diensten steeds meer overlaat aan de particuliere sector, teneinde de efficiëntie te vergroten en het aandeel van de overheid in de arbeidskosten in de haven terug te dringen »². Deze liberaliseringsgolf van de sector van de laad- en losactiviteiten (de « dokwerkers ») die door Europa waait, volgt op het arrest van het Europees Hof van Justitie van 10 december 1991 (ook gekend als het arrest van de « Haven van Genua »)³.

In de havens van Europa staat veel op het spel in termen van werkgelegenheid. Hun behoeften inzake infrastructuur zijn aanzienlijk, en ze vormen het knooppunt van een uitgebreid netwerk van onderling afhankelijke activiteiten tussen de bedrijfstakken. Hun groei is zeer belangrijk voor de Europese economie.

Daarnaast, « (...) is de Europese Unie (EU) door haar geografische ligging, haar geschiedenis, en vandaag de dag door de globalisering, sterk afhankelijk van het maritieme vervoer :

- Meer dan 90 pct. van haar externe handel en circa 43 pct. van haar intern handelsverkeer gebeurt over zee; in het totaal wordt meer dan 1 miljard ton aan vrachtgoederen elk jaar in de havens van de Europese Unie geladen en gelost⁴;
- De rederijen die aan ingezetenen van de EU toebehoren, controleren één derde van de wereldvloot, en ongeveer 40 pct. van de EU-handel wordt vervoerd met schepen die worden gecontroleerd door belanghebbenden afkomstig van de Unie (wat niet noodzakelijk betekent dat zij onder een Europese vlag varen);

¹ Ofwel « gebied » in het Nederlands; deze term duidt het geheel van de belangrijke zeehavens aan die een verbinding onderhouden met hetzelfde hinterland en die concurreren op dezelfde markt.

² Citaat uit het Groenboek van de E.C. betreffende « Havens en maritieme infrastructuur », verschenen op 10 december 1997.

³ Lees in dit verband de toespraak die K. Van Miert hield te Gent op 6 oktober 1997 over de « Concurrentieregels en zeehavens » of raadpleeg de site van het Europees Hof van Justitie.

⁴ Een belangrijk fenomeen verklaart de toenemende inzet van de havensinfrastructuur: de stijging van het containervervoer. Deze laatste beperkt de vervoerskosten aanzienlijk (bijvoorbeeld in vergelijking met bulkgoederen). De belangrijkste oorzaak van deze lage kosten ligt in de snelheid en soepelheid van dit vervoerssysteem, en in de schaalvoordelen die het biedt (sommige schepen kunnen tot 10.000 TEU = Twenty-feet Equivalent Unit of equivalenten in standaardcontainers vervoeren - zie de woordenlijst in bijlage 9. Bovendien is het maritieme vervoer economisch onontbeerlijk voor afstanden van meer dan 1.500 kilometer. Dit verklaart zijn belangrijke aandeel in het extracommunautaire handelsverkeer (Bronnen: werkzaamheden van Dr. Jean-Paul Rodrigue van het Dept. of Economics & Geography, Hofstra University, 11549 NY - USA; « Maritime Economics » 2nd edition, Martin Stopford).

- De sector van het maritieme vervoer – met inbegrip van de scheepsbouw, de havens, de visserij en de aanverwante industrieën en diensten – stelt in de Europese Unie zowat 2,5 miljoen personen te werk⁵. »

Zoals in de sector van het lucht- en wegvervoer en van de binnenscheepvaart, zijn het liberaliseringsproces en de openstelling aan de concurrentie van de nationale markten binnen de Unie voor het maritieme transport bijna achter de rug.

Dit noodzakelijke proces volstaat helaas echter niet om een halt toe te roepen aan de exodus van de communautaire vloot naar de zogenaamde « goedkope vlaggen », dat wil zeggen landen die aan de geïnteresseerden veel gunstigere voorwaarden aanbieden in termen van fiscaliteit, sociale wetgeving, veiligheids- of milieunormen. Slechts 13 pct. van de wereldvloot vaart vandaag de dag nog onder de vlag van een Lidstaat, tegen 32 pct. in 1970.

In het licht van dit fenomeen, dat voornamelijk de sector van het vrachtvervoer treft, heeft de Europese Unie besloten tweevoudige acties te ondernemen :

- 1) Een globale strategie bepalen die erop gericht is de communautaire vloot weer concurrentieel te maken via « positieve maatregelen »;
- 2) De veiligheid op de schepen en de milieubescherming versterken, door toe te zien op een strikte naleving van de op internationaal niveau gedefinieerde normen binnen de Unie (principe van de vervuiler betaalt).

Het in 2001 gepubliceerde Witboek van de Commissie terzake⁶ somt zestig concrete maatregelen op die werden uitgewerkt om de kwaliteit en de efficiëntie van het vervoer in Europa aanzienlijk te verbeteren tegen 2010. De ontwikkeling van de havens van de Europese Unie vormt één van de pijlers van deze globale strategie, onder meer met het oog op een vlottere doorstroming op de verkeersassen. Volgens die analyse stoelt de groei van het maritieme vervoer in Europa momenteel op twee pijlers : de uitbreiding van de capaciteit en de verhoging van de intermodale efficiëntie⁷ van de havens en de openstelling van de markt van de havendiensten voor potentiële dienstverleners.

Het op 10 december 1997 gepubliceerde Groenboek van de Europese Gemeenschap betreffende havens en maritieme infrastructuur toont aan dat de havensector gekenmerkt wordt door grote verschillen tussen de regio's in termen van structuren, transacties, organisaties en rechtsvormen. De concurrentie tussen de havens blijft nog steeds toenemen. De nieuwe technologieën en de ontwikkeling van het Trans-Europees spoorwegnet (TEN) spelen hierbij een vooraanstaande rol. Het TEN maakt het mogelijk om aan de gebruikers en operatoren een grotere keuze in een intermodale omgeving aan te bieden. Een communautair kader lijkt noodzakelijk om het principe van een concurrentie zonder belemmeringen noch discriminatie te kunnen waarborgen.

Deze overwegingen gelden uiteraard ook voor België, een land dat op handelsvlak grotendeels afhankelijk is van de rest van de wereld, aangezien het land het equivalent van twee derde van zijn bbp uitvoert. Door zijn geografische ligging en zijn plaats in Europa als transitland, zou België waarschijnlijk niet zo'n gelijkaardige economische ontwikkeling hebben gekend zonder een uitstekende infrastructuur van verbindingswegen (havens, waterwegen, spoorwegen, verkeerswegen, enz.). Er zijn trouwens weinig bedrijfstakken die ontkomen aan de invloed van de Belgische havens, en het is zaak dat men inzicht verwerft in de impact hiervan op de globale economie. Dit is de reden waarom besloten werd het belang van de indirecte effecten van de havenactiviteiten op de rest van de economie te ramen. Het is de eerste keer dat een dergelijke benadering wordt gevolgd in het kader van deze studie.

Gezien de omvang van deze studie, haar structuur en de grote aandacht die wordt besteed aan het gebruik van de door de Nationale Bank van België verwerkte micro-economische gegevens, werden bepaalde methodologische aanpassingen⁸ aangebracht ten opzichte van de vorige edities. Zij hebben voornamelijk te maken met de volgende aspecten:

⁵ Uit « Overzicht van het beleid inzake maritiem vervoer », gepubliceerd door de Europese Commissie. Voor meer informatie, zie site <http://europa.eu.int/comm/transport/maritime>.

⁶ Witboek van 2001 met als titel « Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen ».

⁷ De **intermodaliteit** betreft de overheveling van goederen van één vervoerswijze naar de andere. Zie ook bijlage 9.

⁸ Zie « Economisch Belang van de Zeehavens: Boekjaar 2001, methodologie » - NBB, bijbank Antwerpen.

- standaardisering van de methode voor het verzamelen van micro-economische gegevens en berekeningen, met het oog op een meer systematische analyse. Breuk met de tot nog toe gehanteerde « casuïstische » benadering;
- grotere coherentie met de cijfers van de nationale rekeningen (INR);
- beperking van de toevlucht tot enquêtes, met als gevolg tijdwinst en een verlaging van de door de ondernemingen gedragen administratieve werkoverlast (uitsluitend enkele instellingen of overheidsbedrijven worden nog aangesproken);
- opname van de **indirecte effecten** van de havenactiviteit, op basis van een algoritme dat werd uitgewerkt voor de studie van de ITC-sector en de automobielenijverheid⁹.

Deze wijzigingen werden doorgevoerd met inachtneming van de coherentie met de vorige edities inzake bepaling van de steekproef en van de onderzochte bedrijfstakken als geheel. Zo zullen de resultaten die in het kader van de tevoren gebruikte nomenclatuur werden verkregen met betrekking tot de « sectoren » van de havenactiviteit, eveneens worden opgenomen in hoofdstuk 4. Aangezien het gaat om berekeningsmethoden, zijn er echter ook een aantal verschillen te noteren. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de investeringen of voor het onderscheid tussen de grote ondernemingen en de KMO's. Die wijzigingen verbeteren onder meer de nauwkeurigheid van de resultaten.

De gebruikte micro-economische gegevens zijn voornamelijk afkomstig van de Balanscentrale en van het INR. Op het INR is onder meer een beroep gedaan voor de berekening van de indirecte effecten. Zoals in de vorige uitgaven van de studie vindt men ook in dit verslag de analyse van de economische, financiële en sociale situatie van de ondernemingen die behoren tot de bedrijfstakken die een economische band hebben met de onderzochte havens.

Het economische belang van de vier havens wordt geanalyseerd op basis van het verloop van drie basisgegevens tussen 1995 en 2002 :

- de toegevoegde waarde tegen lopende prijzen;
- de bezoldigde werkgelegenheid in VTE¹⁰;
- de investeringen tegen lopende prijzen.

Voor de meest recente jaren wordt de studie aangevuld met een financiële analyse op basis van de jaarrekeningen en de ontwikkelingen van de sociale balans,.

Teneinde de onderzoeksresultaten duidelijk weer te geven, worden in hoofdstuk 3 de Vlaamse zeehavens vooreerst gemeenschappelijk behandeld om daarna, in hoofdstuk 4, afzonderlijk te worden becommentarieerd.

⁹ Respectievelijk de NBB-publicaties: « De ICT-sector in België », NBB Economisch tijdschrift 2004/1 en « De autonijverheid in België: het belang van het toeleveringsnetwerk rond de assemblage van personenauto's », NBB Working Paper n°38 van juni 2003.

¹⁰ VTE = voltijdse equivalenten; de directe of indirecte werkgelegenheid wordt in deze eenheid uitgedrukt.

1 INTERNATIONALE CONTEXT

De wereldeconomie heeft in 2002 nog scherper de gevolgen gevoeld van de groeivertraging die het jaar voordien was ingezet. De daling van het consumentenvertrouwen en de verhoging van de onzekerheid op de markten en van de internationale spanningen hebben zich vertaald in een uitstel van de bedrijfsinvesteringen. De groei van de Belgische economie is gedaald onder de drempel van 1 pct. en de faillissementen waren steeds talrijker, vooral in Vlaanderen.

Het havenbeleid en het havenbeheer werden in België in 1989 geregionaliseerd. Bijgevolg vallen de overheidsinvesteringen in de onderzochte havens en die in het vlak van de maritieme toegang onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest. Sinds die tijd heeft het Gewest meer dan 3,3 miljard euro¹¹ in de vier Vlaamse zeehavens geïnvesteerd, waarvan meer dan de helft werd toegewezen aan de post « maritieme toegankelijkheid ». Sinds 1995 is een forse stijging van deze budgetten opgetekend, onder meer naar aanleiding van het programma voor de verdieping van de Schelde¹². Dit programma startte met het westelijke gedeelte van de rivier, een onderneming die in 2001 praktisch voltooid was.

Een en ander heeft er wellicht toe bijgedragen dat ondanks de zwakke economie de transportsector er relatief beter van af kwam dan de andere sectoren. De havens slaagden er zelfs in hun activiteiten op peil te houden, onder meer als gevolg van de structurele groei van de containertrafiek in Antwerpen en Zeebrugge. Binnen de *range* Hamburg - Le Havre verloren de Vlaamse havens weliswaar enkele procenten in marktaandeel, maar dit fenomeen kan vooral worden toegeschreven aan de inhaalbeweging van hun buurhavens, die de in de jaren tachtig opgelopen vertraging inliepen.

1.1 *Beknopte voorstelling van de havens van de Range Hamburg - Le Havre*

Hier wordt enkel ingegaan op de buitenlandse havens van de *range*, van Noord naar Zuid. De hoofdstukken 3 en 4 bevatten een uitvoerige uiteenzetting over de drie Belgische havens van de *range* - Antwerpen, Gent en Zeebrugge -, evenals over Oostende.

Hamburg: Belangrijkste haven of « Central hub port » van een uitgestrekte regio gelegen op het kruispunt van de Noordzee en de Baltische Zee. Het is de grootste Duitse haven en de derde grootste van Europa, doorgangshaven voor de maritieme trafiek van en naar Noord-, Midden- en Oost-Europa. De haven speelt tevens een belangrijke rol in de trafiek naar Azië, en in het bijzonder naar China. Voor 2002 werd een overslag van bijna 98 miljoen ton genoteerd. De vrachtrafiek - die hetzelfde jaar een groei van 6 pct. liet optekenen - en de containerhandel - die een groei kende van 14,6 pct. - zijn de pijlers waarop de uitbreiding van deze haven stoelt.

Bremen: Meest zuidelijk gelegen Duitse haven, gelegen langs de Weser op zowat zestig kilometer van de Noordzeekust, met uitstekende verbindingen met het hinterland. In deze haven wordt elk jaar ongeveer 47 miljoen ton behandeld.

Amsterdam: Deze Nederlandse haven is gelegen in een regio die tevens de havens van Beverwijk, Velsen/IJmuiden en Zaanstad omvat. Deze havens zijn onafhankelijk, maar werken nauw samen, zodat zij mee in aanmerking worden genomen in de in deze studie vermelde cijfers. Zij vormen één van de belangrijkste havengebieden van Europa, mede dankzij een zeer ontwikkeld transportnet in het binnenland. Elk jaar wordt nagenoeg 70 miljoen ton overgeslagen in Amsterdam, een haven die gespecialiseerd is in de behandeling van bulkgoederen (kolen, petroleum, veevoeders) en die wereldleider is voor cacao.

Rotterdam: Deze haven, die zich uitstrekt over een gebied van 40 kilometer lang aan de monding van de Maas en die 10.500 hectaren groot is, is één van de belangrijkste verhandelingskruispunten ter wereld en de eerste wereldhaven in jaarlijks behandelde vrachttonnage. Rotterdam is Europees leider inzake verhandeling van chemische producten en petroleum, ijzererts, kolen, metalen en voedingsproducten, en domineert ook de containerisatie op het continent. Deze haven, die een zeer ontwikkeld wegennet heeft te land en de diepste vaargeul heeft aan de Noordzee, heeft in

¹¹ Gegevens vermeld in het Jaarverslag 2002 van de Vlaamse Havencommissie.

¹² De investeringen van het Vlaams Gewest ter verbetering van de maritieme toegankelijkheid bedroegen 187,7 miljoen euro in 2002, inclusief de bedragen geïnvesteerd in de verdieping van de Westerschelde.

2002 zo'n 322 miljoen ton behandeld en biedt toegang tot schepen met een diepgang tot 22,5 meter, dat wil zeggen tot maximum 350.000 dwt¹³.

Duinkerken: Derde Franse haven - de eerste is Marseille - gelegen aan de ingang van de Noordzee. Is de eerste Franse haven voor de uitvoer van staal en suiker, en voor de invoer van mineralen, kolen en Antilliaanse bananen. Deze haven heeft in 2002 meer dan 47 miljoen ton behandeld. De Westelijke getijdenhaven is voor korte aanlegtijden toegankelijk voor schepen van 300.000 ton.

Le Havre: Eerste Franse haven voor de behandeling van diverse goederen waaronder containers, tweede petroleumhaven van het land en marktleider voor de invoer en uitvoer van auto's van en naar het Verenigd Koninkrijk. Met de uitvoering van het project « Port 2000 », plaatst Le Havre zich bij de koplopers inzake groei van de containertrafiek (+ 12,9 pct. in 2002, vlak na Hamburg en Antwerpen). Deze haven zet meer dan 68 miljoen ton per jaar om, met een grote verscheidenheid aan goederen (goederen, petroleum, containers, auto's, enz.).

1.2 Maritieme goederentrafiek: vergelijkende analyse

In 2002 groeide de totale maritieme¹⁴ trafiek (ladingen en lossingen) lichtjes in alle havens van de *range*, behalve, eigenaardig genoeg, in Le Havre (tabel 1). Het totaal van de maritieme overslag in de tien havens (die van de *range* + Oostende) was immers 2,6 pct. hoger dan het jaar voordien, en bereikte 827,1 miljoen ton. Deze stijging was in eerste instantie te danken aan de havens van Rotterdam (+ 2,4 pct.), Hamburg (+ 5,6 pct.) en Duinkerken (+ 7,0 pct.), terwijl de overslag in de haven van Antwerpen slechts met 1,2 pct. toenam. Dit is echter het gevolg van de forse groei van de Antwerpse haventrafiek in 2000 (+ 12,8 pct.). Het aandeel van de Vlaamse zeehavens in de trafiek van de *range* (inclusief Oostende) bleef stabiel op 23,5 pct. De totale trafiek van de *range* en Oostende vertegenwoordigde 15,1 pct. van de maritieme wereldtrafiek en won aldus enkele punten terug na de jaren negentig, die werden gekenmerkt door een forse groei in Zuidoost-Azië. De ontwikkeling van het handelsverkeer in de landen van dit gebied zou de komende jaren echter opnieuw op dit percentage kunnen wegen.

TABEL 1 TOTALE MARITIEME TRAFIEK IN DE *RANGE* HAMBURG - LE HAVRE (INCLUSIEF OOSTENDE)
(miljoenen ton)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Gem. relatief aandeel (in pct.)	Relatief aandeel in 2002 (in pct.)
Hamburg	72,1	71,1	76,7	75,8	81,0	85,1	92,4	97,6	10,8	11,8
Bremen	31,2	31,6	34,0	34,5	36,0	45,0	46,1	46,6	5,1	5,6
Amsterdam	31,2	36,7	36,8	36,1	37,6	44,6	49,3	50,3	5,4	6,1
Rotterdam	292,9	292,0	310,1	314,4	303,4	322,1	314,7	322,1	41,1	38,9
Antwerpen	108,1	106,5	111,9	119,8	115,7	130,5	130,1	131,6	15,9	15,9
Gent	21,6	21,0	23,0	23,6	23,9	24,0	23,5	24,0	3,1	2,9
Zeebrugge	30,6	28,5	32,4	33,3	35,4	35,5	32,1	32,9	4,3	4,0
Oostende	4,6	4,5	4,3	3,9	3,1	4,3	4,8	6,2	0,6	0,8
Duinkerken	39,4	34,9	36,5	39,2	38,3	45,3	44,5	47,6	5,4	5,8
Le Havre	53,8	56,2	59,7	66,9	64,4	68,0	69,0	68,1	8,4	8,2
Totaal vd tien havens	685,5	683,0	725,4	747,6	738,9	804,4	806,4	827,1	100,0	100,0
Totaal vd wereldtrafiek	4.687	4.859	5.092	5.062	5.161	5.434	5.435	5.491		
Aandeel van de tien havens in de wereldtrafiek (in pct.)	14,6	14,1	14,2	14,8	14,3	14,8	14,8	15,1		

Bronnen: Voor de trafiek van de *range*: jaarverslag 2002 van de Vlaamse Havencommissie en gegevens van de havenautoriteiten - waaronder de statistieken van de Haven van Rotterdam - voor de wereldtrafiek: Shipping Statistics Yearbook 2003.

¹³ Zie woordenlijst in bijlage 9.

¹⁴ De overslag op/uit binnenschepen is hier niet inbegrepen.

1.3 Werkgelegenheid in de range in 2002

Het is zeer moeilijk om een eenduidige manier te vinden om het werkgelegenheidsniveau in de havens van de *range* te berekenen, aangezien elke havenautoriteit hiertoe haar eigen ramingsmethoden hanteert. Eén probleem is de definitie van de maritieme werkgelegenheid. Een ander probleem is de inaanmerkingneming van het personeel dat ter beschikking wordt gesteld van de in de haven gevestigde ondernemingen. Op basis van cijfers die afkomstig zijn van de vorige uitgave van de studie (NBB cijfers), ligt het aantal arbeidskrachten in de haven van Antwerpen in 2002 boven het gemiddelde van de *range*, met 56.400 rechtstreekse banen. De haven van Gent stelt dan weer 27.500 personen rechtstreeks te werk. Zeebrugge heeft hetzelfde jaar 11.200 personen in dienst, en Oostende 2.750. De cijfers die men verkrijgt door toepassing van de methode van de onderhavige studie, verschillen enigszins (zie hoofdstuk 4).

Voor de havens van Rotterdam, Hamburg, Amsterdam en Bremen bedragen de door de diverse havenautoriteiten verstrekte cijfers respectievelijk 61.000, 56.000, 38.000 en 25.000 eenheden. Deze cijfers, die nochtans alle betrekking hebben op de directe werkgelegenheid, stemmen niet overeen met de waarden waaraan men zich zou verwachten in het licht van de trafiek van de laatste jaren (tabel 1). In Rotterdam, bijvoorbeeld, lijkt de methode voor het ramen van de werkgelegenheid immers vrij restrictief: enkel de industrieën die een rechtstreekse band met de haven hebben, worden in aanmerking genomen. Over de periode 1995 - 2002 neemt Rotterdam op zich immers gemiddeld 41,1 pct. van de trafiek van de *range* voor haar rekening, dat is twee en halve keer meer dan Antwerpen. Als het werkgelegenheidsniveau niet in rechtstreekse verhouding tot de tonnage staat die in de havens transiteert, is dit omdat de aard van de taken in de havens een grotere invloed hebben op de productiviteit van de arbeidskrachten. Zo heeft de haven van Rotterdam, die meer gericht is op vloeibare bulkgoederen, proportioneel minder arbeidskrachten nodig dan de haven van Antwerpen, die zich traditioneel toelegt op diverse conventionele goederen. Het is dus raadzaam deze cijfers met behoedzaamheid te beschouwen.

De raming van de indirecte effecten biedt meer mogelijkheden om het economische belang van de havens te evalueren. Deze gedetailleerde cijfers worden voor de Vlaamse zeehavens toegelicht in de volgende hoofdstukken.

2 METHODOLOGISCH OVERZICHT¹⁵

2.1 *Selectie en steekproef*

Talrijke studies¹⁶ naar de economische impact van de havenactiviteiten zijn gestructureerd rond het begrip « maritieme cluster » dat het geheel van de havengebonden bedrijfstakken (ondernemingen en leveranciersketens) omvat. Uit bezorgdheid voor, enerzijds, de coherentie met de vorige havenstudies en met de andere publicaties van de Bank en, anderzijds, teneinde het geheel van de havengebonden activiteit te bestrijken, worden tevens andere segmenten onderzocht, met de bedoeling om de resultaten per « activiteitssector », zoals verder gedefinieerd (details in bijlage 1 en 3), voor te stellen .

Daarom worden in de studie van de Belgische havenactiviteit twee « clusters » in aanmerking genomen:

- De maritieme cluster die de havenspecifieke bedrijfstakken groepeerd en waarvan het bestaan van essentieel belang is voor deze havens (beheer en onderhoud, scheepvaart, overslag, bevrachting, loodsdienst, sluizen, goederenopslag, baggerwerk, visserij, maritieme diensten, enz.);
- Vier segmenten die geen enkele middellijke economische band hebben met de havenactiviteit, maar die toch een sterke afhankelijkheid ervan vertonen als gevolg van de geografische nabijheid, en omgekeerd. Die segmenten vallen onder de noemer « niet-maritiem » cluster, en omvatten onder meer :
 - het segment *industrie*;
 - het segment *groothandel*;
 - het segment *transport*;
 - het segment *logistieke dienstverlening*.

Twee benaderingen kunnen worden gevolgd, al naar gelang de activiteit van de in de studie onderzochte onderneming deel uitmaakt van de maritieme cluster of van de niet-maritieme cluster.

Voor de « niet-maritieme » ondernemingen is het feit of ze geografisch tot het havengebied¹⁷ behoren bepalend.

Wat de ondernemingen van de maritieme cluster betreft, deze hebben een rechtstreekse functionele band met de havenactiviteit, wat niet noodzakelijkerwijs impliceert dat ze ook in het havengebied gevestigd zijn. Naargelang van de definitie van de activiteit opteert men voor een strikte of ruime geografische benadering bij de selectie van de ondernemingen van deze cluster. Bepaalde « maritieme » ondernemingen zijn derhalve niet gevestigd in het havengebied. Met hun resultaten werd niettemin rekening gehouden in hoofdstuk 3 en, na verdeling per haven, in hoofdstuk 4.

2.2 *Berekening van de directe effecten*

De berekening van de directe effecten steunt voornamelijk op volgende waarden, gerelateerd aan de activiteit van de ondernemingen uit de steekproef:

- De toegevoegde waarde (TW) tegen lopende prijzen;
- De bezoldigde werkgelegenheid;
- De investeringen tegen lopende prijzen.

Voor de multi-arrondissementale ondernemingen, d.w.z. bedrijven met meerdere vestigingen, wordt de werkgelegenheid per vestiging bepaald op basis van gedetailleerde tewerkstellingscijfers (referentie : code NIS¹⁸) van het Instituut voor de Nationale rekeningen (INR). Aangezien het hier de enige informatie betreft waarmee een selectie kan worden gemaakt op het niveau van die ondernemingen, wordt ook hun TW en investeringen op dezelfde manier berekend.

¹⁵ De volledige versie van deze nota bevindt zich in bijlage 1 (berekeningswijze, belangrijkste aanpassingen t.o.v. de vorige methodologie, gevolgen op het niveau van de resultaten, enz.).

¹⁶ Onder meer de publicaties van het Nederlands Economisch Instituut en van de Nationale Havenraad, of nog de werkzaamheden van de faculteit Toegepaste economie van de Universiteit van Antwerpen.

¹⁷ De vier havengebieden waarvan sprake, worden voorgesteld in bijlage 2.

¹⁸ Nationaal Instituut voor de Statistiek.

Wat de overheidsondernemingen betreft, werden hun gegevens door de diverse instanties medegedeeld via enquêtes. Het is de enige categorie van ondernemingen waar een dergelijke verzamelingsmethode noodzakelijk was; het merendeel kwam immers uit de neergelegde jaarrekeningen bij de Balanscentrale en uit de nationale rekeningen voor de raming van de indirecte effecten.

De studie beschrijft vervolgens enkele van de recente sociale ontwikkelingen voor de jaren 2000 tot 2002 in de havens als geheel. De sociale balans vormt een coherent geheel van gegevens in verband met diverse aspecten van de werkgelegenheid in de onderneming. Alle particuliere ondernemingen waarvoor de gegevens met betrekking tot de sociale balans in voldoende mate beschikbaar zijn voor deze drie jaren, worden in die paragraaf geanalyseerd (constant staal). Dit is met name het geval voor de ondernemingen die hun jaarrekening volgens het volledige schema hebben neergelegd.

Voor de periode 2000 - 2002 worden voor elke haven de drie volgende financiële ratio's opgesplitst naar clusters en « sectoren »:

- Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belasting;
- Liquiditeit in ruime zin;
- Solvabiliteit.

2.3 Raming van de indirecte effecten

Aan de hand van de aanbod- en gebruikstabellen waarover men beschikt tot in 1999¹⁹, kan de indirecte werkgelegenheid worden berekend die gepaard gaat met de havenactiviteit. De bedrijfstakken van de havens genereren immers indirecte tewerkstelling, in het bijzonder via de aankopen die de ondernemingen van de studie verrichten bij de toeleveringsbedrijven.

Op basis van de aanbod- en gebruikstabel kan men - voor een gegeven bedrijfstak - de toeleverende bedrijfstakken bepalen, evenals hun afhankelijkheidsgraad. Door die afhankelijkheidsgraad toe te passen op de totale werkgelegenheid van de leverancier(s), komt men tot de indirecte werkgelegenheid. Hetzelfde geldt voor de berekening van de indirecte TW, waarbij men de afhankelijkheidsgraad toepast op de totale TW.

De toepassing van deze methode op de in de studie opgenomen bedrijfstakken gebeurt op twee berekeningsniveaus : niveau 1 - de eerstelijnstoeleveranciers - en het oneindige niveau - de reeks van alle voorafgaande leveranciers .

2.4 Presentatiestructuur van de resultaten

Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten in termen van toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen voor alle havens samen. Zoals reeds vermeld, werden sommige maritieme ondernemingen die niet in de havengebieden gevestigd zijn, toch geselecteerd; zij worden behandeld in een aparte rubriek. In hoofdstuk 4 worden hun overeenkomstige resultaten uitgesplitst naar haven, teneinde de globale, reële economische impact van deze havens te kunnen evalueren. In elke synthesesetabel worden de van deze ondernemingen afkomstige waarden ter informatie medegedeeld.

Aanvullende verduidelijkingen:

- Voor de ondernemingen van de maritieme cluster die werden geselecteerd buiten de havengebieden, wijst men de directe TW, werkgelegenheid en investeringen aan de diverse havens toe volgens de verdeelsleutel met betrekking tot het gewicht in directe TW die elk van deze havens in het totaal van de havens vertegenwoordigt per SUT-bedrijfstak.

¹⁹ Aanbod- en gebruikstabellen worden meestal met het Engelse acroniem SUT (Supply and Use Tables) aangeduid. Aangezien de SUT-gegevens voor 2000 zijn verschenen na de berekening van de huidige studie, zijn het de cijfers van respectievelijk 1995, 1997 en 1999 die worden gebruikt voor de berekening van de indirecte effecten van de jaren 1995-96, 1997-98 en 1999 tot 2002. De verdeling van de resultaten per sector is uitgevoerd voor de jaren 1995 tot 1999 (zie bijlage 5).

- De uitsplitsing van de indirecte effecten in termen van werkgelegenheid en TW vindt plaats volgens hetzelfde schema als de uitsplitsing van de directe effecten.
- Eens het onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte effecten, worden de directe werkgelegenheid en directe TW gedefinieerd als zijnde de som van wat in de havens wordt gerealiseerd en van wat verdeeld is (d.w.z. de maritieme ondernemingen buiten het havengebied, zie supra). De concepten van totale werkgelegenheid en totale TW van hun kant vertegenwoordigen de som van de directe en indirecte dimensies. De totale investeringen verwijzen dan weer naar de som van de investeringen die eigen zijn aan de in de haven gevestigde ondernemingen en de investeringen die door verdeling aan de havens worden toegewezen, en komen bijgevolg overeen met de directe investeringen.
- Het jaarlijkse gemiddelde veranderingspercentage over een gegeven periode wordt berekend aan de hand van het meetkundig gemiddelde.

3 ALGEMENE SITUATIE VOOR ALLE VLAAMSE ZEEHAVENS SAMEN

Dit hoofdstuk behandelt de situatie zoals ze zich tussen 1995 en 2002 voordeed in de vier havens samen. In het volgende hoofdstuk zal voor elke bestudeerde variabele het detail per haven worden vermeld, en zal een poging tot verklaring worden gegeven voor de vastgestelde schommelingen.

3.1 Globale gegevens over de directe en indirecte toegevoegde waarde (TW)

Zoals bepaald in de methodologie, is de toegevoegde waarde tegen lopende prijzen de waarde die de onderneming aan haar inputs toevoegt via de productieprocessen. De som van alle bruto-TW's van de particuliere en overheidsondernemingen, van de huishoudens, vzw's, enz. vertegenwoordigt het Bruto Binnenlands Product (bbp).

TABEL 2 **TOEGEVOEGDE WAARDE**
(miljoenen euro's)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief aandeel in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemid. verand. per jaar (in pct.)
Directe effecten											
Antwerpen.....	5.475,7	5.548,3	5.956,1	6.106,0	6.091,3	6.927,0	6.705,3	6.936,4	63,2	26,7	3,4
Gent.....	2.670,9	2.731,0	2.565,8	2.897,9	2.661,5	2.891,4	2.795,6	2.929,0	26,7	9,7	1,3
Oostende.....	188,0	201,4	217,3	236,0	271,8	255,9	319,1	313,8	2,9	66,9	7,6
Zeebrugge.....	514,4	534,9	516,7	583,1	630,9	686,7	694,6	663,2	6,0	28,9	3,7
Buiten de havens ²⁰	122,2	112,6	208,9	130,2	121,7	125,5	139,0	124,4	1,1	1,7	0,2
Totaal directe effecten.....	8.971,3	9.128,1	9.464,9	9.953,1	9.777,2	10.886,4	10.653,6	10.966,8	100,0	22,2	2,9
Indirecte effecten											
1° niveau.....	5.105,6	5.265,3	5.517,1	5.574,8	5.924,7	5.882,3	6.021,2	6.322,0	56,1	23,8	3,1
2° niveau.....	2.094,8	2.178,2	2.318,4	2.386,6	2.611,3	2.598,8	2.669,4	2.803,5	24,9	33,8	4,3
3° niveau.....	847,1	882,9	969,9	1.009,0	1.128,1	1.127,0	1.160,3	1.213,4	10,8	43,2	5,3
Volgende niveaus.....	583,5	609,4	701,9	742,1	856,8	862,1	889,0	922,5	8,2	58,1	6,8
Totaal indirecte effecten.....	8.630,9	8.935,8	9.507,2	9.712,4	10.520,9	10.470,3	10.740,0	11.261,4	100,0	30,5	3,9
Totaal van de toegevoegde waarde.....	17.602,2	18.063,9	18.972,1	19.665,6	20.298,1	21.356,7	21.393,6	22.228,1	-	26,3	3,4

Bron: NBB.

3.1.1 Verloop van de directe TW

Over de acht beschouwde jaren nam de haven van Antwerpen gemiddeld 62,3 pct. van de toegevoegde waarde van de vier havens voor zijn rekening (tabel 2). De grootste stijging werd genoteerd in 2000, met 11,3 pct. groei ten opzichte van 1999. Die groei dient in verband te worden gebracht met de uitzonderlijke prestaties van de Belgische economie in 2000, toen het bbp met 3,7 pct. toenam²¹. Van 1995 tot 2002 is het in Oostende dat de TW het sterkst steeg (+ 66,9 pct., dat is een gemiddelde jaargroei van 7,6 pct.). Dit cijfer bedroeg slechts respectievelijk 3,4, 1,3 en 3,7 pct. voor Antwerpen, Gent en Zeebrugge. In termen van

²⁰ Zoals reeds vermeld, komt een belangrijk deel van de TW eveneens toe aan de ondernemingen van de maritieme cluster gelegen buiten het havengebied (methodologische verklaringen in bijlage 1). Om elke haven afzonderlijk te bestuderen, zorgt men ervoor dat de TW van deze ondernemingen aan elke haven wordt toegewezen.

²¹ Verandering opgetekend van 1999 tot 2000, tegen de prijzen van 1995. Bron: Jaarverslag 2002 van de NBB.

productie (directe havengebonden TW) waren de jaren 1998 en 2000 uitzonderlijk voor respectievelijk Gent (+ 12,9 pct.) en Antwerpen (+ 13,7 pct.).

Het contrast tussen het niveau en de groei van de TW in Antwerpen en Gent is onder meer het gevolg van de gunstigere geografische ligging van Antwerpen (zie volgend hoofdstuk).

Voor alle havens samen bedroeg de gemiddelde groei van de directe toegevoegde waarde 2,9 pct. per jaar, een niveau dat hoger was dan dat van de nationale inflatie in 2002 (1,3 pct., algemene index van de binnenlandse producentenprijzen²²). Zo bedroeg de gerealiseerde TW in de havens in het totaal nagenoeg 11,0 miljard euro.

3.1.2 Verloop van de indirecte TW

Zoals hierboven vermeld en uitvoerig uiteengezet in punt 5.2 van bijlage 1, kan men meerdere berekeningsniveaus onderscheiden voor de indirecte effecten. Niveau 1 houdt enkel rekening met de eerstelijnsleveranciers of -toeleveranciers. Dit is evenwel onvoldoende om het geheel van de indirecte TW te meten, daarvoor moet men tot meerdere onderliggende niveaus teruggaan. Indien men de cijfers tot het oneindige niveau optelt bij die van de directe TW, kan men de totale economische impact van de sector in termen van toegevoegde waarde ramen. In tabel 2 worden slechts enkele niveaus beklemtoond, omdat het volume afneemt naarmate het aantal intermediairs toeneemt.

Van 1995 tot 2002 is de indirecte TW met een gemiddelde van 3,9 pct. per jaar toegenomen²³ (tabel 2). Alle niveaus samen genomen, werd de meest significante stijging van de indirecte TW opgetekend in 1999 (+ 8,3 pct). Het jaar daarop volgde een achteruitgang, met een bescheiden opleving in 2001. 2002 was een goed jaar voor de toeleveranciers van de ondernemingen uit de studie, aangezien de indirecte TW op alle niveaus samen steeg met 4,9 pct., en op het eerste niveau met 5,0 pct. Zij beliep respectievelijk 11,3 - hetzij ruim boven de directe TW - en 6,3 miljard euro. Hierop zal verder nog worden teruggekomen.

De bij alle leveranciers van de onderzochte ondernemingen gecreëerde indirecte TW is gemiddeld praktisch gelijk aan het totaal van de in de Vlaamse havensector gerealiseerde directe TW (precies 99,97 pct.). Het jaar 1999 was het jaar waarin die verhouding het meest uitgesproken was, aangezien deze met 10,3 pct. toenam tot 107,6 pct. Met een terugkeer naar waarden onder de drempel van 100 pct., leek het jaar 2000 gekenmerkt door een aanzienlijke daling van de toelevering, maar in 2001 en 2002 zag men die verhouding terug toenemen met respectievelijk 4,8 en 1,9 pct. voor alle niveaus samen, en met 4,6 en 2,0 pct. voor het eerste niveau. In 2002 beliep de ratio 102,7 pct.

3.2 **Globale gegevens over de directe en indirecte bezoldigde werkgelegenheid**

De directe werkgelegenheid wordt gemeten in voltijdse eenheden (VTE²⁴), op basis van de door de ondernemingen neergelegde jaarrekeningen. De indirecte werkgelegenheid, berekend aan de hand van de aanbod-/gebruikstabel²⁵, kan - middels bepaalde correcties²⁶ - worden uitgedrukt in dezelfde eenheden. In dit verband dient te worden gewezen op het belang van de havenarbeiders in de werkgelegenheid van de onderzochte havens. Uit het door de Vlaamse Havencommissie gepubliceerde jaarverslag voor 2002 blijkt dat hun taken zijn toegenomen in Antwerpen en Oostende, en afgenomen in Gent en Zeebrugge. Met deze arbeiders wordt uiteraard rekening gehouden in de in deze studie vermelde werkgelegenheidscijfers, onder meer op het niveau van de sector van de goederenbehandelaars (maritieme cluster). Het grootste deel van het contingent bevindt zich in Antwerpen (C.E.P.A.²⁷). Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen het

²² Bron: Belgostat Online <http://www.belgostat.be>.

²³ De vastgestelde veranderingen door toepassing van de verdeelsleutel van de TW op elke haven (zie methodologische bijlage) zijn de volgende: + 3,2 pct., + 5,3 pct., - 3,8 pct. en + 6,3 pct. voor respectievelijk Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge (zie details in hoofdstuk 4).

²⁴ Voltijdse Equivalenten.

²⁵ Zie punt 5.2.2 van bijlage 1.

²⁶ Gegevens van het INR. Bijlage 1 bevat in punt 5.2 meer bijzonderheden omtrent het algoritme waarmee de indirecte effecten kunnen worden geraamd.

²⁷ Centrale der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen. Het algemeen gebruikte acroniem C.E.P.A. staat voor Centrale des Employeurs au Port d'Anvers

algemene contingent en het logistieke contingent. Het eerste groepeert hoofdzakelijk de dokwerkers en behandelaars, het tweede het meer gespecialiseerde personeel, zoals de magazijniers.

TABEL 3 **WERKGELEGENHEID**
(VTE)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief aandeel in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemid. verand. per jaar (in pct.)
Directe effecten											
Antwerpen.....	59.618	59.596	59.703	58.695	57.776	59.300	61.074	59.472	57,8	- 0,2	0,0
Gent.....	27.905	26.885	27.300	27.493	27.909	28.370	29.348	28.309	27,5	1,4	0,2
Oostende.....	4.909	4.847	4.688	4.290	4.296	3.745	3.981	3.960	3,8	- 19,3	- 3,0
Zeebrugge.....	9.394	9.051	9.117	9.122	9.493	9.801	9.846	9.465	9,2	0,8	0,1
Buiten de havens	2.778	2.032	1.871	1.942	1.883	1.835	1.950	1.736	1,7	- 37,5	- 6,5
Totaal directe effecten	104.604	102.410	102.680	101.541	101.358	103.051	106.199	102.942	100,0	- 1,6	- 0,2
Indirecte effecten											
1° niveau	62.694	63.621	63.367	64.415	65.544	64.859	66.980	62.720	56,9	0,0	0,0
2° niveau	25.661	26.075	26.111	26.720	27.818	28.010	29.022	27.035	24,5	5,4	0,8
3° niveau	10.348	10.521	10.845	11.150	11.821	12.003	12.455	11.614	10,5	12,2	1,7
Volgende niveaus	7.228	7.348	7.917	8.183	8.967	9.158	9.502	8.873	8,0	22,8	3,0
Totaal indirecte effecten	105.931	107.566	108.240	110.468	114.150	114.031	117.959	110.242	100,0	4,1	0,6
Totaal van de werkgelegenheid	210.535	209.976	210.920	212.009	215.508	217.081	224.158	213.184	-	1,3	0,2

Bron: NBB.

3.2.1 Verloop van de directe werkgelegenheid

Het werkgelegenheidsniveau lijkt relatief stabiel in de havens, aangezien het gemiddeld slechts met 0,2 pct. per jaar is afgenomen (tabel 3). Deze lichte achteruitgang is in eerste instantie toe te schrijven aan de situatie in Oostende, waar de werkgelegenheid gemiddeld met 3,0 pct. per jaar is verslechterd. In de haven van Antwerpen stelt men daarentegen een grote stabiliteit vast inzake werkgelegenheid. In Gent en Zeebrugge is het aantal arbeidskrachten gestegen met respectievelijk 0,2 en 0,1 pct. gemiddeld per jaar. De sterkste stijging van de globale directe werkgelegenheid, met 3,1 pct., werd opgetekend in 2001, toen het werkgelegenheidsniveau zich situeerde op 106.199 VTE. Tijdens het jaar 2002 ging die winst in aantal arbeidsplaatsen verloren, aangezien het werkgelegenheidsniveau weer zakte tot 102.942 VTE voor de vier havens samen. Over de onderzochte periode nam de haven van Antwerpen gemiddeld 57,6 pct. van het totale aantal arbeidskrachten van de sector voor zijn rekening. In 2002 stelde deze haven 59.472 VTE te werk.

3.2.2 Verloop van de indirecte werkgelegenheid

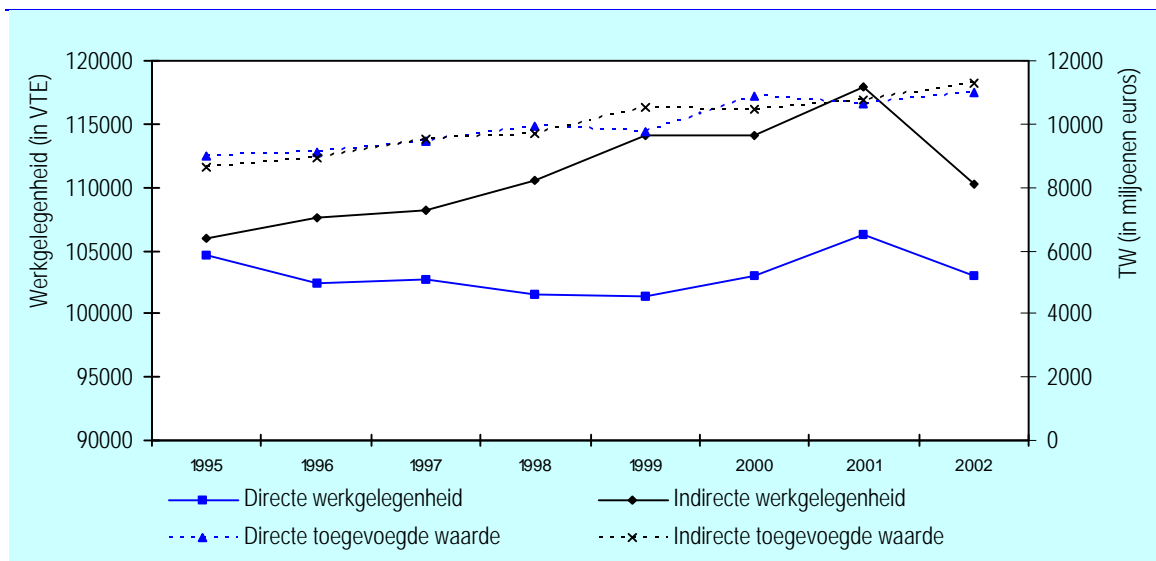
Ook hier stelt men een zekere stabiliteit vast, aangezien de indirecte werkgelegenheid slechts is toegenomen met gemiddeld 0,6 pct. per jaar²⁸. In 1999 werd echter op alle niveaus samen een beduidende stijging van de indirecte werkgelegenheid vastgesteld (+ 3,3 pct.). De indirecte werkgelegenheid op het eerste niveau (eerstelijnsleveranciers) kende in 2001 haar sterkste groei, namelijk 3,3 pct. Datzelfde jaar steeg de totale indirecte werkgelegenheid met 3,4 pct. Het jaar 2002 zal over de beschouwde periode echter het jaar met de sterkste daling blijken, met een vermindering van de indirecte werkgelegenheid met 6,5 pct. voor alle niveaus samen (- 6,4 pct. op het eerste niveau). Na een piek van 117.959 VTE in 2001 is de indirecte werkgelegenheid voor alle niveaus samen in 2002 opnieuw gedaald tot 110.242 VTE. Op het eerste niveau van toeleveranciers is de daling van dezelfde orde van grootte.

²⁸ Berekend aan de hand van de verdeelsleutel van de werkgelegenheid (zie methodologische bijlage), komt dit cijfer overeen met een gemiddeld jaarlijks verloop van respectievelijk + 0,2, + 2,2, - 7,4 en + 2,4 pct. van de indirecte werkgelegenheid voor de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge (zie hoofdstuk 4).

Outsourcing was een zeer uitgesproken tendens aan het einde van de jaren negentig, en de hier gemaakte ramingen geven een aanwijzing omtrent de omvang van die toelevering en haar verloop. De voor alle Vlaamse zeehavens samen geraamde totale indirecte werkgelegenheid bedroeg voor de onderzochte jaren gemiddeld 107,7 pct. van de directe werkgelegenheid. Die verhouding nam toe tot 112,6 pct. in 1999, om zich in 2000 te stabiliseren op 110,7 pct., en op 111,1 pct. in 2001. De verhouding viel vervolgens terug tot 107,1 pct. in 2002, dat is minder dan het gemiddelde niveau van deze periode. De toelevering in de havens van de studie lijkt dus lichtjes achteruit te zijn gaan in de afgelopen jaren. In hoofdstuk 4 zal de omvang van dit fenomeen haven per haven worden geanalyseerd.

3.3 Vergelijkend verloop van de toegevoegde waarde en van de werkgelegenheid

GRAFIEK 1 VERLOOP VAN TW EN WERKGELEGENHEID



Bron: NBB.

Uit grafiek 1 blijkt dat de directe en indirecte TW nagenoeg op dezelfde manier evolueren. Hun correlatie is trouwens vrij hoog. Dezelfde vaststelling geldt daarentegen niet op het niveau van de werkgelegenheid. Terwijl de directe werkgelegenheid relatief stabiel was over de beschouwde periode, met een piek in 2001, gaat dit niet op voor de indirecte werkgelegenheid, die na een sterke groei tot in 2001 het jaar daarop een forse daling te zien gaf. De achteruitgang van de werkgelegenheid bij de Antwerpse rederijen, in de Antwerpse en Gentse automobielnijverheid en de visserij te Oostende, verklaren de achteruitgang van de indirecte werkgelegenheid in 2002, aangezien deze drie sectoren in hoge mate afhankelijk zijn van toeleveranciers met een verhouding indirecte werkgelegenheid / directe werkgelegenheid die in sommige gevallen zelfs hoger ligt dan 200 pct. De achteruitgang van de indirecte werkgelegenheid kan ook worden verklaard door het minder gunstige economische klimaat in 2002. Zoals verduidelijkt in punt 3.5 werd toen eveneens een stagnatie van de uitzendarbeid opgetekend.

De grafiek toont tevens de verschillen tussen de indirecte en directe TW in 1999 en 2000. Hoewel die twee variabelen eenzelfde evolutie kennen, stelt men echter vast dat er in 1999 een belangrijk positief verschil was tussen de indirecte en directe TW, dat in 2000 in een negatief verschil werd omgebogen. Dit valt deels te verklaren doordat de resultaten van de rederijen verbeterden in Antwerpen, Gent en Zeebrugge in 1999, dat tevens een goed jaar was voor de logistieke diensten in Antwerpen (voornamelijk de coördinatiecentra) en voor de voedingsnijverheid in Gent en Oostende. Hoewel de eigen werkgelegenheid in andere sectoren - die weinig afhankelijk zijn van arbeidskrachten in onderaanneming - in datzelfde jaar is gedaald, is de productie in de vermelde sectoren, die sterk afhankelijk zijn van externe dienstverlening, toegenomen. Dit verklaart waarom de curve van de indirecte TW zich boven die van de directe TW is gaan situeren. Evenzo kan de trendomkering in 2000 worden verklaard door een achteruitgang van de activiteit in de automobielnijverheid in Antwerpen en Gent, alsook bij de rederijen in Gent en Zeebrugge.

3.4 Globale gegevens over de directe investeringen

De studie handelt over de investeringen tegen lopende prijzen in materieel vaste activa, aangeschaft tijdens het boekjaar. Eventuele correcties werden aangebracht in geval van overname, zoals verduidelijkt in de methodologie (bijlage 1).

TABEL 4 **INVESTERINGEN**
(miljoenen euro's)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief aandeel in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemid. verand. per jaar (in pct.)
Antwerpen.....	1.098,2	1.231,8	1.224,6	1.211,8	1.012,0	1.321,4	1.559,5	1.481,3	59,2	34,9	4,4
Gent.....	331,4	447,4	385,3	430,5	659,0	600,3	629,8	802,4	32,0	142,1	13,5
Oostende.....	154,2	50,8	90,1	101,5	117,7	97,5	64,8	58,5	2,3	- 62,0	- 12,9
Zeebrugge.....	109,9	97,4	130,1	187,6	191,0	166,4	122,7	110,0	4,4	0,1	0,0
Buiten de havens	55,5	65,4	71,5	80,1	70,5	77,9	63,2	51,6	2,1	- 7,0	- 1,0
Totaal van de investerings.....	1.749,2	1.892,8	1.901,5	2.011,5	2.050,3	2.263,5	2.440,0	2.503,8	100,0	43,1	5,3

Bron: NBB.

Voor Antwerpen gold 2001 als een recordjaar voor de beschouwde periode, met een investeringsbedrag dat de kaap van 1,5 miljard euro overschreed (tabel 4). De in 2000 ingezette opwaartse trend lijkt door te zetten, na een eerder bescheiden prestatie in 1999. Van 1995 tot 2002 zijn de investeringen in de haven van Gent meer dan verdubbeld (+ 142,1 pct.; dat wil zeggen een jaargemiddelde van + 13,5 pct). In Antwerpen is het bedrag van de investeringen met 4,4 pct. per jaar aangegroeid over dezelfde periode. Daarentegen werd in Zeebrugge een stagnatie opgetekend (na meerdere stijgingen in 1997 en 1998 zakte die haven in 2002 weer tot het peil van 1995) en noteerde men in Oostende een teruggang met 12,9 pct. per jaar. In 2002 beliepen de investeringen tegen lopende prijzen 2,5 miljard euro voor alle havens samen, dat wil zeggen een stijging met 2,6 pct. ten opzichte van het jaar voordien - een niveau dat hoger is dan de index van de investeringsprijzen, voor 2002, namelijk - 0,4 pct.²⁹ Het is de haven van Gent die haar stempel drukte op deze tendens, met een stijging van 27,4 pct. Daarentegen daalden de investeringen in de drie andere havens: - 5,0 pct. voor Antwerpen, - 9,6 pct. voor Oostende en - 10,4 pct. voor Zeebrugge. Die ontwikkelingen worden uitvoerig geanalyseerd in het volgende hoofdstuk.

3.5 Algemeen overzicht van de sociale balans³⁰

Sinds de invoering in 1996, biedt de sociale balans een coherent geheel aan gegevens aangaande de ontwikkelingen van diverse aspecten van de werkgelegenheid in de ondernemingen, zowel wat betreft de indienstneming en de samenstelling van het personeel, het contractueel statuut en het scholingsniveau van de loontrekkenden, de personeelskosten, het opleidingsbeleid, als inzake de redenen voor de beëindiging van de arbeidsovereenkomst. Daar niet alle ondernemingen uit de studie een volledig schema van hun jaarrekening neerleggen, zijn de hierna weergegeven resultaten niet volledig. Het constant staal voor de periode 2000 - 2002 omvat 1.555 ondernemingen, hetzij iets minder dan de helft van het totaal aantal ondernemingen opgenomen in deze studie (3.147 ondernemingen in 2002). De toelichting is toegespitst op de veranderingen die tussen 2000 en 2002 werden opgetekend. In bijlage 7 worden de cijfers per sector voor het jaar 2002 in detail weergegeven.

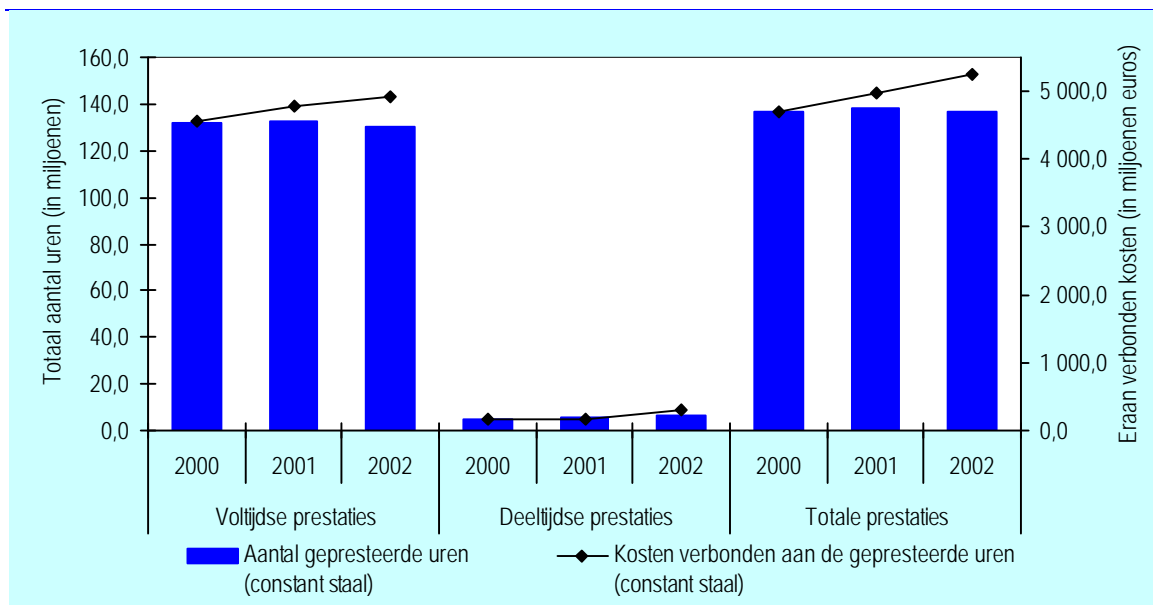
²⁹ Bron: Belgostat

³⁰ De in punt 3.5 toegelichte gegevens komen uit de Sociale balans 2002 (nr. 4 van het Economisch Tijdschrift 2003*). De hier voorgestelde resultaten hebben enkel betrekking op het constant staal en zijn berekend voor het geheel van de vier havens samen.

3.5.1 Type arbeidsovereenkomst en human resources

In 2002 bestond het personeel van alle havens uit 60,5 pct. arbeiders en 39,5 pct. bedienden, tegen 61,8 en 38,2 pct. het voorgaande jaar.

GRAFIEK 2 GEPRESTEERDE UREN EN KOSTEN VAN HET EIGEN PERSONEEL³¹



Bron: NBB.

Voor het geheel van de ondernemingen van de studie werd een stijging genoteerd van 103.051 VTE in 2000 tot 106.199 VTE in 2001, waarna in 2002 een daling tot 102.942 VTE volgde (tabel 3). Die ontwikkeling kwam eveneens tot uiting in het aantal voltijds gepresterde uren (constant staal), dewelke respectievelijk 131,6 en 132,8 miljoen bedroegen in 2000 en 2001, om in 2002 terug te vallen tot 130,2 miljoen (grafiek 2). Uitgedrukt in termen van deeltijdbanen, werd een verschillende ontwikkeling opgetekend: van 2000 tot 2002 nam dat type werkgelegenheid gestaag toe. In 2002 was de deeltijdarbeid goed voor 6,5 miljoen uren, een stijging met 17,4 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar, dat was meer dan het landelijk gemiddelde, terwijl de voltijdse arbeid een daling met 2,0 pct. vertoonde. Maar het voltijdse arbeidsstelsel vertegenwoordigde nog steeds 93,4 pct. van de totale werkgelegenheid (in VTE) in de havens, dat is een percentage dat hoger lag dan het landelijk gemiddelde (88,7 pct.).

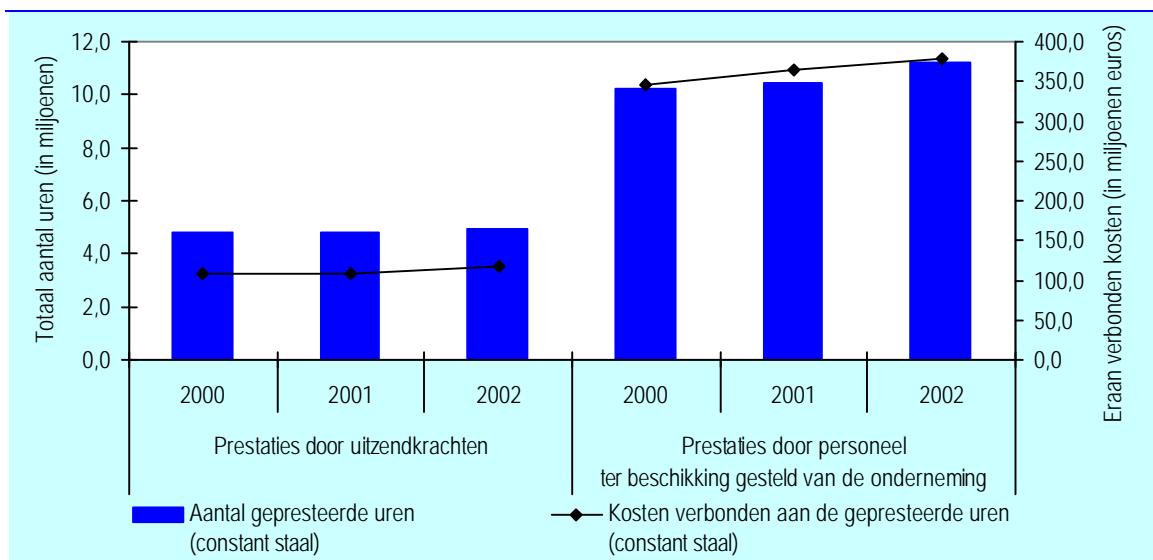
De personeelskosten liepen zowel voor de voltijdse als voor de deeltijdse arbeid gestaag op. Hoewel de inzet van voltijdse arbeid afnam, bleven die kosten in 2002 stijgen, met name wegens de kosten verbonden aan de vervroegde uittreding (zie tabel 5). Ze stegen van 4,6 miljard in 2000 tot 4,9 miljard euro in 2002 (+ 8,3 pct., dat is een vermeerdering die hoger lag dan het inflatiecijfer van de binnenlandse productieprijzen opgetekend tussen 2000 en 2002 - + 2,2 pct.³²). De personeelskosten verbonden aan de deeltijdarbeid stegen dan weer in twee jaar tijd van 157,6 tot 316,4 miljoen euro. Dit is, voor deze periode, een toename met 100,7 pct.³³.

³¹ Onder eigen personeel wordt hier verstaan het personeel vermeld in het personeelsregister van de in de studie opgenomen ondernemingen.

³² Bron: NBB, Sociale balans 2002 (nr. 4 van het Economisch Tijdschrift 2003).

³³ Deze toename lijkt niet in verhouding te staan tot de gepresterde uren van het deeltijdspersoneel. De sector goederenbehandeling, en in het bijzonder de neergelegde jaarrekeningen van C.E.P.A., is verantwoordelijk voor deze opvallende stijging (zie bijlage 7).

GRAFIEK 3

GEPRESTEERDE UREN EN KOSTEN VAN HET EXTERN PERSONEEL ³⁴

Bron: NBB.

Opmerking: Deze analyse heeft enkel betrekking op de ondernemingen die een volledig schema van hun jaarrekening hebben neergelegd.

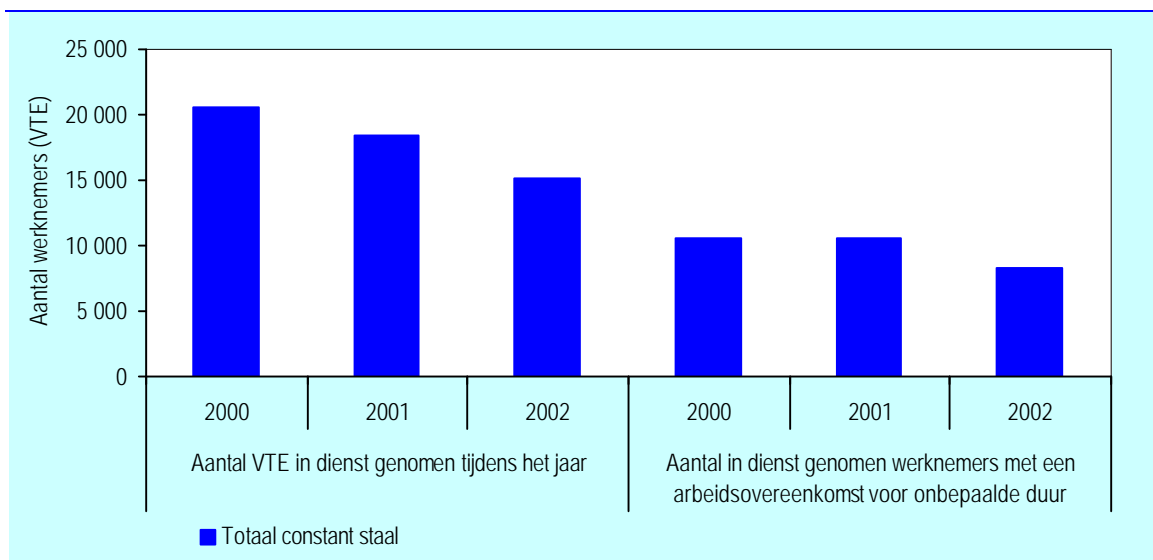
Het aantal door uitzendkrachten gepresteerde uren steeg amper en beliep in 2000 en 2002 respectievelijk 4,8 en 4,9 miljoen uren (grafiek 3). De hieraan verbonden kosten stegen in die periode van 107,9 tot 118,3 miljoen euro (dat is een vermeerdering met 9,7 pct., d.i. hoger dan de inflatie over die twee jaar die, voor de binnenlandse productieprijzen, in totaal 2,2 pct. bedroeg). Het aantal gepresteerde uren steeg van 10,3 miljoen in 2000 tot 11,2 miljoen in 2002 voor het personeel ter beschikking gesteld van de ondernemingen. De kosten verbonden aan deze prestaties bleven in 2002 stijgen en beliepen 379,9 miljoen euro, wat een stijging met 9,8 pct. betekende.

3.5.2 Ingetreden en uitgetreden werknemers

De netto werkgelegenheid liep in 2002 in het geheel van de havens terug, niet zozeer wegens de toegenomen arbeidsuitstoot (zie grafiek 4), maar veeleer door de daling van het aantal gecreëerde banen. Alhoewel het aantal uittredingen in 2002 verminderde, was de impact hiervan onvoldoende om aan de continue daling van het aantal effectieven een halt toe te roepen. Dat was in het bijzonder het geval in de chemische nijverheid, de metaalverwerkende nijverheid, de automobielnijverheid en in de visserij. In 2000 werden weliswaar nog 20.549 VTE gecreëerd, maar in de twee daaropvolgende jaren volgde een daling tot respectievelijk 18.470 en 15.143 VTE, waarbij 2002 een daling met 18,0 pct. te zien gaf. Wat de banen voor onbepaalde duur betreft, merkt men eerst een lichte daling, aangezien men in 2000 10.603 VTE telt en in 2001 10.519 VTE. In 2002 constateert men vervolgens een scherpere daling met 20,9 pct. tot 8.326 gecreëerde banen van onbepaalde duur.

Uit voorgaande vaststellingen kan worden afgeleid dat de creatie van banen van bepaalde duur eveneens verminderd is (- 14,3 pct. in 2002), in tegenstelling tot de deeltijdbanen.

³⁴ Onder extern personeel wordt hier verstaan de uitzendkrachten en het personeel ter beschikking gesteld van de in deze studie opgenomen ondernemingen.

GRAFIEK 4**TOTAAL AANTAL IN DE HAVENS GECREËERDE BANEN**

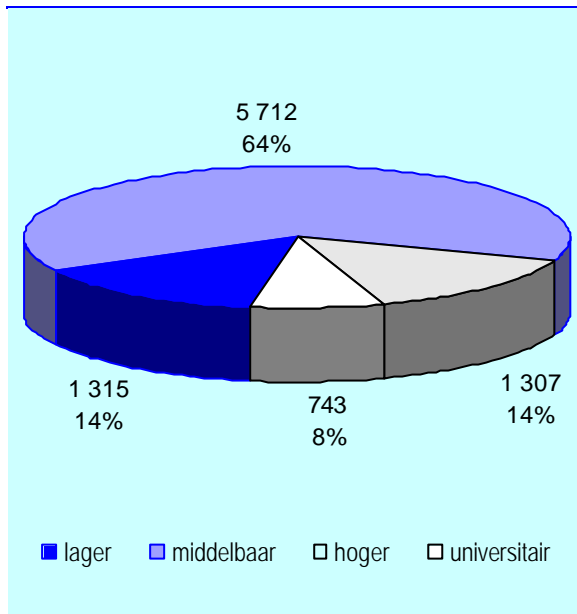
Bron: NBB.

Opmerking : Grafiek 5 en 6 en de toelichtingen daarbij hebben enkel betrekking op de ondernemingen die een volledig schema van hun jaarrekening hebben neergelegd.

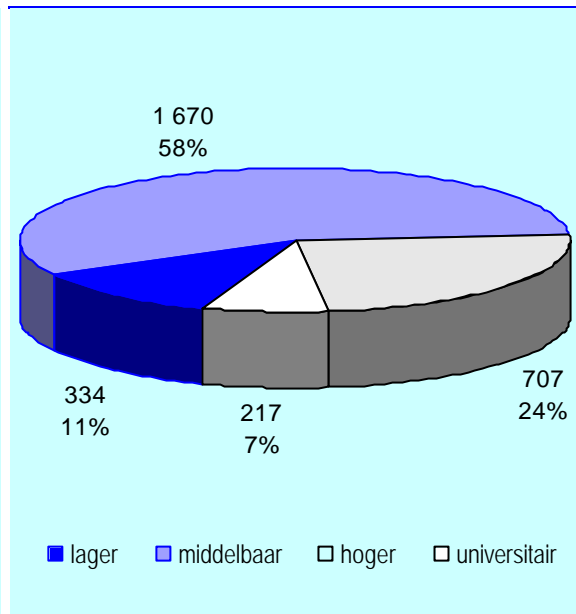
In 2001 en 2002 werd 84,9 pct. van de banen in de havens ingenomen door mannen. Hoewel in 2002 een aanzienlijke daling werd opgetekend inzake banen voor mannen met de laagste diploma's, was dat minder het geval voor banen voor mannen met een universitair diploma. De jobcreatie voor mannen met een getuigschrift van lager onderwijs, degenen met een getuigschrift van middelbaar onderwijs en zij met een diploma van niet-universitair hoger onderwijs liep immers met respectievelijk 47,9, 7,2 en 16,4 pct. terug, terwijl de jobcreatie voor mannen met een universitair diploma met 11,0 pct. toenam, een tendens die vooral opviel in de petroleumindustrie. Die cijfers moeten worden gerelateerd aan de daling met 18,0 pct. van de jobcreatie in VTE (grafieken 4 en 5). In 2002 bedroeg de jobcreatie bij de mannen 1.315 VTE bij degenen met de laagste diploma's, 5.712 voor zij met een getuigschrift van middelbaar onderwijs, 1.307 voor de personen met een diploma van niet-universitair hoger onderwijs en 743 bij de universitair (grafiek 5).

In 2002 en 2001 waren de vrouwen goed voor 15,1 pct. van de banen in de havens. Hoewel in 2002, net als voor mannen, een belangrijke daling werd opgetekend wat betreft de banen voor vrouwen met een getuigschrift van lager onderwijs (- 12,2 pct.), een getuigschrift van middelbaar onderwijs (- 13,8 pct.) en een diploma van hoger niet-universitair onderwijs (- 18,3 pct.), was dat ook het geval voor vrouwen met een universitair diploma (-20,8 pct.). Die cijfers moeten ook worden gerelateerd aan de daling van de jobcreatie in VTE met 18,0 pct. (grafieken 4 en 5). In 2002 kwam de jobcreatie voor vrouwen met de laagste diploma's uit op 334 VTE, 1.670 voor degenen met een getuigschrift van middelbaar onderwijs, 707 voor zij met een diploma van hoger niet-universitair onderwijs (een percentage dat hoger lag dan dat bij mannen - grafiek 6) en 217 voor de universitair. Anders dan in 2000 en 2001, werd het jaar 2002 niet gekenmerkt door een aanzienlijke creatie van hooggekwalificeerde banen voor vrouwen.

GRAFIEK 5 SCHOLINGSGRAAD VAN DE IN 2002 IN DIENST GENOMEN MANNELIJKE PERSONEELSLEDEN (VTE)

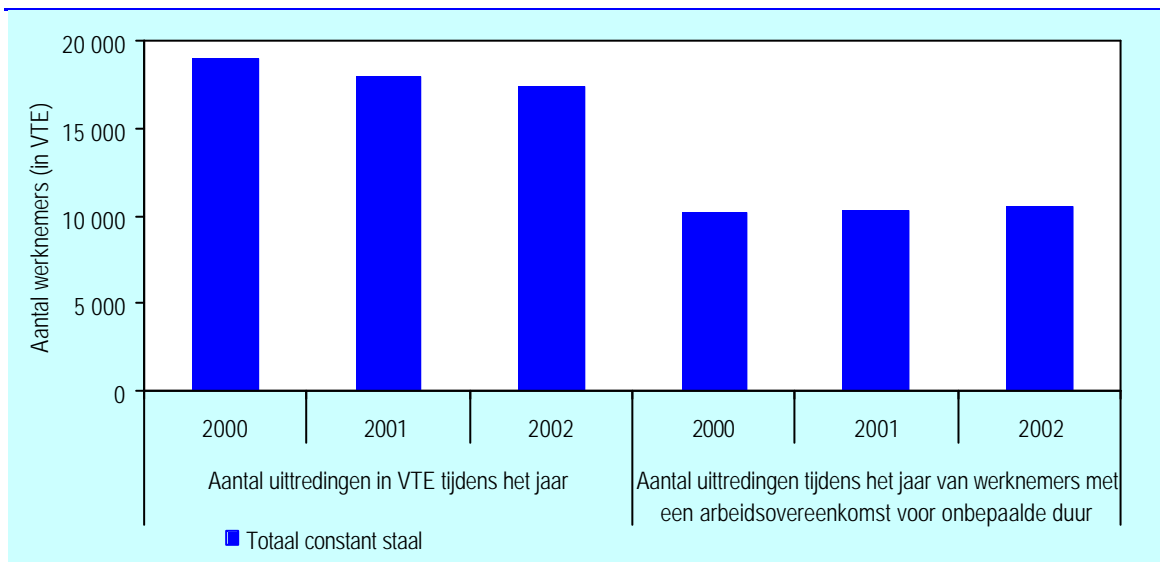


GRAFIEK 6 SCHOLINGSNIVEAU VAN DE IN 2002 IN DIENST GENOMEN VROUWELIJKE PERSONEELSLEDEN (VTE)



Bron: NBB.

GRAFIEK 7 TOTALE ARBEIDSUITSTOOT IN DE HAVENS



Bron: NBB.

De evolutie van de arbeidsuitstoot in de havens (grafiek 7) moet worden gerelateerd aan de jobcreatie (grafiek 4) om de netto jobcreatie of jobverlies te kennen. Hoewel de arbeidsuitstoot in VTE voortdurend daalt - van 18.961 VTE in 2000, over 18.014 in 2001 naar 17.337 in 2002 - is ook de netto jobcreatie teruggelopen. Terwijl in 2000 en 2001 in de sociale balans een netto jobcreatie van 1.588 en 456 VTE werd opgetekend, werd dat saldo het jaar daarop negatief, met de netto uitstoot van 2.193 banen. Deze cijfers zijn onvolledig. Belangrijke informatie ontsnapt aan de analyse van de sociale balans wegens het ontbreken van bepaalde jaarrekeningen (faillissement, vereffening, opslorping, enz.). Aangezien de analyse betrekking heeft

op een constant staal, wordt slechts een gedeelte van de economische werkelijkheid weerspiegeld. Worden alle in de studie opgenomen ondernemingen in aanmerking genomen - directe tewerkstelling, dan beliep de netto arbeidsuitstoot in 2002 zo'n 3.257 VTE, dat is een netto uitstoot van 3,0 pct. ten opzichte van 2001. Dat cijfer ligt hoger dan het banenverlies dat in de Nationale rekeningen werd opgenomen voor de gehele economie (0,8 pct. in 2002). Ondanks de lichte versteviging van de productie en de activiteit van de havens, was de werkgelegenheidssituatie er in 2002 dus geenszins gunstig.

De redenen die werden aangevoerd voor de beëindiging van arbeidsovereenkomsten kunnen worden onderverdeeld als volgt (dit punt betreft enkel de ondernemingen die een volledig schema van hun jaarrekening hebben neergelegd):

TABEL 5 **REDENEN AANGEVOERD VOOR DE BEEINDIGING VAN ARBEIDSOVEREENKOMSTEN**
(procenten)

	2000	2001	2002
Pensioen.....	4,9	3,7	4,0
Brugpensioen.....	4,9	6,5	9,9
Ontslag.....	13,9	17,4	17,7
Andere reden *.....	76,3	72,4	68,4

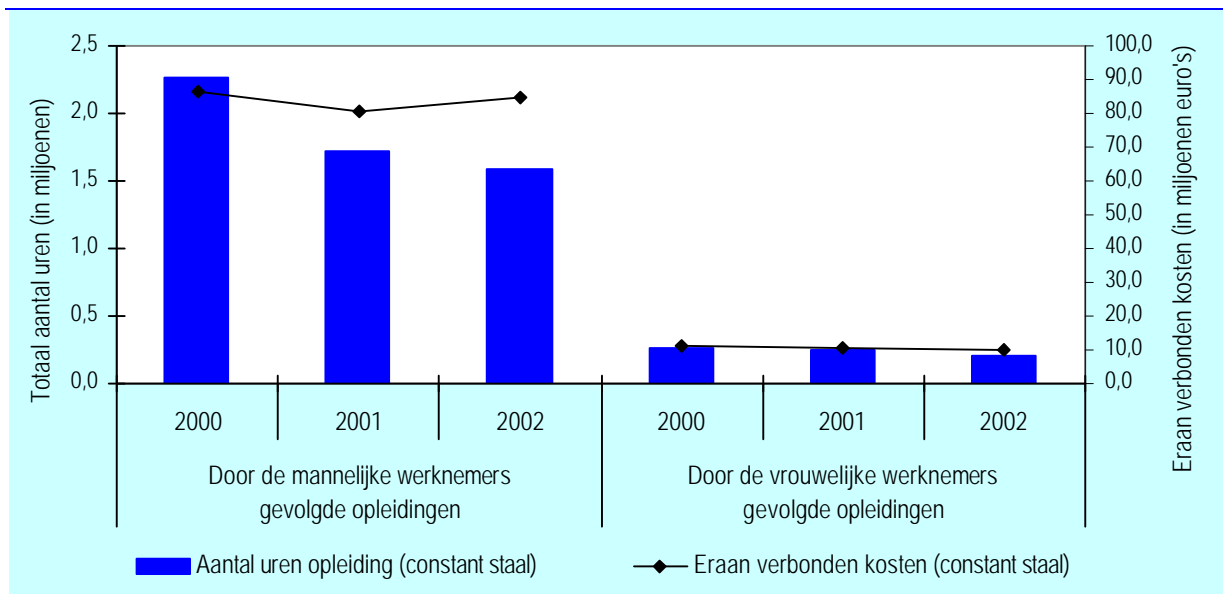
Bron: NBB.

* Onder andere de beëindiging van tijdelijke arbeidsovereenkomsten.

Sinds 2000 is het aandeel van de ontslagen in dat totaal aanzienlijk gestegen; het aantal ervan liep in twee jaar tijd op tot 24,8 pct. (tabel 5). Met 17,7 pct. lagen de beëindiging van de arbeidsovereenkomst wegens ontslag juist onder het gemiddelde dat werd opgetekend voor het geheel van de Belgische ondernemingen die een volledig schema van hun jaarrekening neerlegden (17,9 pct.). Vlak erna volgden de vervroegde uittredingen: hun aantal is tijdens dezelfde periode meer dan verdubbeld, wat met name verklaart waarom de personeelskosten in 2002 bleven groeien, terwijl het aantal personeelsleden afnam.

3.5.3 Opleiding

GRAFIEK 8 **UREN OPLEIDING EN ERMEE GEPAARD GAANDE KOSTEN**



Bron: NBB.

Sinds 2000 vertoont het aantal mannen dat aan opleidingen deelneemt een neerwaartse tendens. Terwijl dat jaar 41.747 werknemers een opleiding volgden, waren dat er in 2001 en 2002 respectievelijk maar 40.160 en 38.042. Het aantal uren opleiding evolueert van 2,3 miljoen uren in 2000, over 1,7 miljoen uren in 2001, naar 1,6 miljoen uren in 2002. Houdt men rekening met het verloop van de werkgelegenheid voor mannen, dan betekende dat een daling met 1,7 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar, waarbij het aandeel van de mannen die een opleiding volgden terugliep tot 50,8 pct. in 2002, terwijl de hiermee gepaard gaande kosten toch bleven oplopen tot 5,1 pct.

In 2002 waren er meer vrouwen die konden deelnemen aan opleidingen (+ 1,1 pct.); van het totaal aantal vrouwelijke werknemers, nl. 6.573, namen 48,9 pct. aan opleidingen deel. In 2000 en 2001 betrof het respectievelijk 6.019 en 6.479 werknemers. Ze halen dus stapsgewijs hun achterstand op de mannen in, ook al wordt er enige vermindering van het aantal uren opleiding opgetekend, alsook een lichte terugval van de kosten voor de ondernemingen: 0,3 miljoen uren in 2000 en 0,2 miljoen uren in 2001 en 2002. Er zouden dus meer, zij het kortere, opleidingen zijn. Er valt ook een lichte terugval te noteren in 2002 van de eraan verbonden kosten voor de ondernemingen (- 4,8 pct.; grafiek 8).

Het aandeel van de aan opleiding bestede tijd in het totaal aantal gewerkte uren - mannen en vrouwen samen - daalde van 1,42 pct. in 2001 tot 1,32 pct. in 2002, dat is een percentage dat hoger blijft dan wat op landelijk niveau werd opgetekend (0,90 pct.). Ondanks de moeilijkheden op het gebied van werkgelegenheid, zetten de ondernemingen die van de havens afhankelijk zijn hun inspanningen inzake opleiding voort, met name ten opzichte van vrouwen, hoewel ze de kosten ervoor poogden te beperken. Dat gold inzonderheid voor de hierna volgende sectoren: andere diensten, elektronica en petroleumindustrie waar meer werknemers een opleiding volgden.

Ook bij de goederenbehandeling lijkt te worden gestreefd naar de uitbreiding, de verjonging en de verbetering van de kwalificatie van de havenarbeiders. Dat veronderstelt een dynamisch beleid inzake human resources en inspanningen inzake levenslang leren. Maar dat streven kwam nog niet tot uiting in de cijfers van 2002.

3.6 Algemeen overzicht van de financiële situatie

In dit deel worden de financiële ratio's per haven vergeleken met hun niveau voor de economie als geheel (niet-financiële vennootschappen). Het detail per haven wordt gegeven in hoofdstuk 4.

De opgetekende tendens voor de laatste drie beschouwde jaren wordt hieronder weergegeven:

TABEL 6 OVERZICHT VAN DE FINANCIËLE RATIO'S PER HAVEN

Havens	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Antwerpen.....	5,3	3,8	7,4	1,2	1,4	0,9	48,3	50,9	47,4
Gent	8,9	3,3	- 7,6	1,1	1,0	0,9	47,0	46,2	41,8
Oostende.....	4,4	7,2	7,0	1,1	1,2	1,2	32,1	33,7	36,1
Zeebrugge.....	5,5	5,9	2,8	1,2	1,2	1,3	37,6	43,4	45,2
Totaal Havens.....	6,2	3,8	4,5	1,2	1,2	0,9	47,1	48,9	46,0
Niet-financiële vennootschappen (p.m.)	9,4	5,0	2,7	1,1	1,2	1,2	42,9	45,9	45,7

Bron: NBB.

Er zij hier opgemerkt dat voor de berekening van de ratio's in de havens en voor het geheel van de niet-financiële vennootschappen eenzelfde methode wordt gebruikt, nl. de globalisatie. Die methode verschilt enigszins van de analyse die eind 2003 in het Economisch Tijdschrift werd gepubliceerd.³⁵

³⁵ In het hoofdstuk over de resultaten van de niet-financiële vennootschappen in 2002 (deel 4 van het Economisch Tijdschrift 2003), wordt de methode van de mediaanratio gebruikt.

- Terwijl de rentabiliteit van de Belgische niet-financiële vennootschappen in 2002 met bijna de helft is gedaald, is die van alle havens van de studie samen licht gestegen, behalve voor Zeebrugge en Gent. De krachtigste groei deed zich voor in de haven van Antwerpen, waarvan de gemiddelde ratio in 2002 meer dan 2,5 maal hoger is dan voor het totaal van de niet-financiële vennootschappen, onder meer dankzij de goede prestaties van de chemische nijverheid en de energie (zie hoofdstuk 4). Van 2000 tot 2002 ging de rentabiliteit snel achteruit in de haven van Gent en werd ze negatief, als gevolg van de slechte resultaten in de metaalnijverheid. In Zeebrugge waren het vooral de metaalnijverheid en de elektronicabranche die het meest de rentabiliteit drukten;
- In 2002 bereikte de liquiditeitsratio minder dan 80 pct. van die van de niet-financiële vennootschappen. De kaspositie van de Antwerpse petroleumindustrie verklaart die ontwikkeling en, in mindere mate, die van de Gentse logistieke diensten. Voor de havens van Oostende en Zeebrugge steeg de liquiditeit uit boven die van de economie als geheel, dankzij een vermindering van de kortlopende schulden van de diensten voor de eerstgenoemde haven en van de elektronica voor de laatstgenoemde;
- In 2002 werd een geringe daling van de solvabiliteit vastgesteld in de havens van Antwerpen (chemische nijverheid en automobielnijverheid) en Gent (metaalnijverheid en elektronica). De solvabiliteit van de haven van Gent is lager dan het gemiddelde van alle niet-financiële vennootschappen samen. Voor Oostende en Zeebrugge geldt het omgekeerde, respectievelijk in de metaalnijverheid en de goederenbehandeling.

4 SPECIFIEKE SITUATIE PER HAVEN

4.1 Haven van Antwerpen

4.1.1 Belangrijke gebeurtenissen in 2002³⁶

- Context

De tekenen van economisch herstel begin 2002 waren niet van blijvende aard. Toch bereikte de wereldgroei van de productie 2,8 pct., ondanks zwakke resultaten in Europa (0,7 pct. voor de EU, evenals voor België tegen de prijzen van 2000³⁷). Tijdens die periode waren de vooruitzichten op een daadwerkelijk herstel voor 2003 - die sindsdien onterecht bleken - van aard om het handelsverkeer te handhaven, en zodoende ook het niveau van het vrachtvervoer.

Zoals blijkt uit het jaarverslag van de Antwerpse havenautoriteiten over 2002, was dat jaar relatief gunstig voor de activiteit van de haven. Het totale vrachtvolume (131,6 miljoen ton overgeslagen goederen in totaal) plaatst de haven in de Top 10 van de belangrijkste havens ter wereld (op de vierde plaats³⁸ voor de internationale maritieme goederenvervoer, en op de tiende plaats voor de containervervoer). De containeroverslag bleef de belangrijkste motor achter de groei van de haven van Antwerpen, en ook de binnenvaart kende een gunstig verloop.

Wat de concurrentiepositie van de haven van Antwerpen in de *range* Hamburg - Le Havre betreft, noteert men echter een conjuncturele achteruitgang in de trafiek van vloeibare massagoederen, en een structurele achteruitgang voor droge massagoederen, hoewel de haven Europees marktleider blijft inzake niet-gecontaineriseerd stukgoed - conventioneel « general cargo »³⁹ - met 25 pct. marktaandeel in deze *range*. Antwerpen wint evenals Hamburg terrein in de containervervoer, ten koste van Rotterdam, dat marktleider is op dit gebied. De havens van Antwerpen en Rotterdam blijken echter meer en meer complementair inzake infrastructuur. De voorwaarden voor de totstandbrenging van synergieën worden trouwens onderzocht. Een memorandum terzake werd tussen België en Nederland ondertekend.

- Industrie

In januari 2002 breidt Opel uit met een afdeling voor onderdelen. De daaropvolgende maand gaat Noord Natie Terminals over tot de installatie van een nieuwe tankopslagterminal voor gevaarlijke chemicaliën, die in gebruik moet worden genomen door A4S (Antwerp for Storage). Op 28 februari is de fusie tussen Hessenatie en Noordnatie een feit. Eind april wordt de eerste semi-mobiele containerscanner in gebruik genomen. In de chemische sector besluit de groep BASF in Antwerpen een fabriek te bouwen voor de vervaardiging van de grondstof ABS, en in juni neemt dezelfde onderneming op haar terreinen een nieuwe fabriek in gebruik voor de productie van superabsorberende polymeren SAP. De bouw van gecombineerde systemen voor de productie van elektriciteit, industriële gassen en stoomdistributie wordt in 2002 voortgezet. Air Liquide, RWE en Electrabel hebben initiatieven genomen om hun aanwezigheid en hun netwerken in het havengebied uit te breiden.

- Infrastructuur

Op 4 maart 2002 wordt een memorandum van overeenkomst gesloten teneinde het strategische milieu-effectenrapport en de kosten-batenanalyse voor het verdiepingsproject van de Schelde af te ronden met een beslissing vóór eind 2004. Om het hoofd te bieden aan de groeiende containervervoer, wordt overeengekomen ten zuiden van Doel op de linkeroever het Containerdok West te bouwen, ook gekend onder de naam Deurganckdok. In de marge dient tevens te worden verwezen naar de voortzetting van projecten zoals de « IJzeren Rijn »⁴⁰, de bouw van een tweede spoorwegverbinding voor de haven, en de ontsluiting van de linkeroever.

³⁶ Bronnen: jaarverslag 2002 van de Antwerp Port Authority en jaarverslag 2002 van de Vlaamse Havencommissie. Raadpleeg ook de site www.portofantwerp.be

³⁷ Bron: Belgostat online

³⁸ Deze rangschikking houdt geen rekening van het goederenverkeer tussen twee zeehavens van hetzelfde land.

³⁹ Zie de terminologische elementen opgenomen in de woordenlijst in bijlage 8.

⁴⁰ Dit Belgisch-Nederlandse project, dat in 2002 nauwelijks enige vooruitgang heeft geboekt, beoogt de verdere aanleg van de spoorweglijn die de haven van Antwerpen verbindt met het Ruhrgebied in Duitsland en met Oost-Europa. Het

4.1.2 Toegevoegde waarde

TABEL 7 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN ANTWERPEN**
VAN 1995 TOT 2002
(miljoenen euro's)

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	431,7	449,8	511,1	485,1	490,0	513,1	489,6	449,8	6,4	4,2	0,6
Goederen- behandelaars	814,4	717,1	805,7	789,1	849,8	794,5	868,1	903,8	12,9	11,0	1,5
Rederijen	241,5	204,1	169,2	120,9	121,3	225,8	140,7	62,6	0,9	- 74,1	- 17,5
Andere diensten	6,4	6,3	5,3	6,2	7,5	9,8	8,4	8,3	0,1	28,6	3,7
Visserij	0,9	0,0	0,0	0,0	0,5	0,3	0,3	0,2	0,0	- 77,6	- 19,3
Scheepsouw en -herstelling	23,6	32,3	28,8	34,3	28,7	30,1	28,9	26,4	0,4	11,5	1,6
Andere industrie	56,0	60,9	51,1	42,1	53,6	75,5	91,7	108,0	1,5	92,8	9,8
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal maritiem	1.574,5	1.470,5	1.571,2	1.477,8	1.551,3	1.649,2	1.627,6	1.559,0	22,2	- 1,0	- 0,1
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel	405,5	401,8	469,9	460,5	583,2	706,1	599,4	772,8	11,0	90,6	9,6
Energie	157,9	156,3	182,7	145,9	140,2	163,9	199,4	183,9	2,6	16,4	2,2
Petroleum- industrie	604,0	685,0	820,4	780,1	736,8	1 096,3	870,0	929,4	13,3	53,9	6,4
Chemische nijverheid	1.709,0	1.745,5	1.930,7	1.975,2	1.849,4	2.113,0	2.123,3	2.143,9	30,6	25,4	3,3
Automobiel- nijverheid	550,1	584,4	530,6	704,0	559,1	492,1	469,1	488,4	7,0	- 11,2	- 1,7
Elektronica	6,3	6,9	8,0	10,3	10,1	13,7	11,9	8,3	0,1	31,4	4,0
Metaalverwerken- de nijverheid	67,8	68,6	76,9	71,6	79,1	84,4	93,1	99,9	1,4	47,4	5,7
Voedingsnijver- heid	23,3	22,0	27,2	20,6	19,7	35,9	36,7	40,4	0,6	73,7	8,2
Andere industrie	60,9	65,9	80,9	88,1	93,8	117,9	132,3	142,0	2,0	133,3	12,9
Totaal industrie	3.179,3	3.334,6	3.657,3	3.795,8	3.488,3	4.117,2	3.935,6	4.036,2	57,6	27,0	3,5
Andere diensten	138,4	146,4	152,9	193,2	253,7	239,8	291,4	288,4	4,1	108,4	11,1
Andere industrie	29,6	25,8	26,8	30,1	41,9	42,8	55,1	54,1	0,8	83,0	9,0
Openbare sector	89,9	90,4	81,4	79,0	91,2	90,6	94,7	93,4	1,3	3,9	0,5
Totaal logistieke diensten	257,9	262,6	261,1	302,3	386,8	373,3	441,2	435,9	6,2	69,0	7,8
Wegvervoer	70,8	72,8	75,3	78,0	81,6	83,0	82,5	93,1	1,3	31,4	4,0
Andere diensten	71,5	85,8	86,5	84,6	80,9	86,2	103,5	115,9	1,7	62,0	7,1
Totaal transport	142,4	158,6	161,8	162,6	162,5	169,2	186,0	209,0	3,0	46,8	5,6
Totaal niet- maritiem	3.985,1	4.157,7	4.550,1	4.721,1	4.620,9	5.365,8	5.162,2	5.453,9	77,8	36,9	4,6
Directe effecten	5.559,6	5.628,2	6.121,3	6.198,9	6.172,2	7.015,0	6.789,9	7.012,9	100,0	26,1	3,4
Verdeling (p.m.) ⁴¹ ...	83,9	80,0	165,2	92,9	80,9	88,0	84,5	76,5	-	- 8,8	- 1,3

Bron: NBB.

grootste voordeel van dit project is de winst van 50 kilometer ten opzichte van de bestaande lijn, en het feit dat het gevolgde traject veel vlakker is dan het huidige.
⁴¹ De resultaten van de maritieme ondernemingen gelegen buiten het havengebied worden vermeld in de rubriek « Verdeling (p.m.) ». Deze resultaten zijn reeds opgenomen in de directe effecten, en worden hier *pro memorie* vermeld. Voor de methodologie: zie punt 2.6 en bijlage 1.

TABEL 7 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN ANTWERPEN VAN 1995 TOT 2002**

(vervolg)

(miljoenen euro's)

Sectoren: indirecte effecten ⁴²	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Totaal maritiem	2.267,6	2.192,8	2.511,6	2.086,7	2.228,7	2.152,0	2.126,9	2.031,8	29,1	- 10,4	- 1,6
Totaal niet-maritiem	3.320,9	3.541,1	3.812,6	4.126,8	4.352,9	4.461,7	4.543,4	4.950,8	70,9	49,1	5,9
Indirecte effecten	5.588,4	5.733,9	6.324,2	6.213,6	6.581,5	6.613,7	6.670,3	6.982,6	100,0	24,9	3,2
Totaal van de toegevoegde waarde	11.148,0	11.362,1	12.445,5	12.412,5	12.753,7	13.628,7	13.460,1	13.995,5	-	25,5	3,3

Bron: NBB.

Algemeen verloop

Van 1995 tot 2002 is de directe TW voor de haven van Antwerpen (inclusief verdeling) aangegroeid met 26,1 pct, met een jaargemiddelde van 3,4 pct. (tabel 7). Dit cijfer bedraagt 25,5 pct. en 3,3 pct. gemiddeld op jaarbasis wanneer ook de indirecte TW in aanmerking wordt genomen. De totale TW heeft haar groei bijgevolg te danken zowel aan de ondernemingen van de steekproef als aan de toeleveringsactiviteit, en wel in zeer gelijkmatige proporties. De sterkste stijging van de totale TW (direct, inclusief verdeling, en indirect) werd opgetekend in 1997 met een groei van 9,5 pct. De sterkste groei van de directe TW bedroeg dan weer 13,7 pct. en werd genoteerd in 2000. De sterkste daling vond plaats in 2001 met een achteruitgang van de directe TW met 3,2 pct., dat wil zeggen 1,2 pct. in totaal. Het jaar 2002 liet weer een groei zien in de haven van Antwerpen, aangezien de totale TW er aangroeide met 4,0 pct. terwijl de directe TW 3,3 pct. terrein won. De directe TW van de haven van Antwerpen beliep voor dat jaar 7,0 miljard euro, en 14,0 miljard euro wanneer ook de indirecte effecten in aanmerking worden genomen.

Vanuit het oogpunt van de productie kende de verhouding van de indirecte TW tot de directe TW in de haven van Antwerpen een recordpeil in 1999 toen deze 106,6 pct. beliep, onder meer als gevolg van de groei in de productie van de rederijen, een sector die sterk afhankelijk is van externe arbeidskrachten. Deze verhouding daalde vervolgens weer in 2000 (achteruitgang van de productie in de automobielnijverheid) en zakte in 2002 tot 99,6 pct.

Verloop per cluster in directe effecten

In de totale havengebonden directe TW van de Antwerpse haven nam de maritieme cluster een belangrijke plaats in (gemiddeld 24,7 pct. over de periode 1995 - 2002). Over deze periode werd de sterkste daling geregistreerd in 1996, met een achteruitgang van 6,6 pct. Het niet-maritieme segment industrie nam in Antwerpen het grootste percentage van de totale havengebonden productie voor haar rekening (58,5 pct.) en noteerde zijn sterkste stijging in 2000 (+ 18,0 pct.). De TW van dit segment liet tussen 1995 en 2002 een gemiddelde jaarlijkse toename van 3,5 pct. optekenen. Het niet-maritieme segment van de groothandel, van zijn kant, groeide aan met 9,6 pct. per jaar in directe TW, en noteerde zijn sterkste stijgingen in 1999 (+ 26,7 pct.) en in 2002 (+ 28,9 pct.). De niet-maritieme segmenten van de logistieke diensten en van het transport zagen hun totale TW gemiddeld respectievelijk met 7,8 en 5,6 pct. per jaar toenemen. In 2002 boekten de segmenten groothandel en transport hun beste resultaten, met een toename van hun TW met respectievelijk 28,9 pct. en 12,4 pct. De oorzaken van dit fenomeen worden hierna toegelicht.

Verloop per sector in directe effecten

De chemische nijverheid (gemiddeld 30,9 pct. van de totale havengebonden TW) en, in mindere mate, de automobielnijverheid, de andere diensten, de goederenbehandelaars, de petroleumindustrie en de scheepsagenten en expediteurs, staan in voor het grootste gedeelte van de TW die in de haven van Antwerpen wordt geproduceerd (tabel 7). De belangrijkste stijging hiervan werd in 1997 (+ 8,8 pct.)

⁴² Het detail van deze ramingen wordt gegeven per sector voor de jaren 1995 tot 1999 in tabel 49 in bijlage 5.

opgetekend. Het is immers in dat jaar dat de TW van de chemische nijverheid haar tweede meest spectaculaire groei kende (+ 10,6 pct.). Het jaar 2002 was gunstig voor het merendeel van de sectoren.

Voor de haven van Antwerpen werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake directe TW in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- De chemische nijverheid wint 1,0 pct. en bereikt 2,1 miljard euro. In 2002 is deze stijging deels toe te schrijven aan de groei van de productie met 11 pct. bij Degussa, dat haar nieuwe Oxeno-eenheid voor de vervaardiging van dibuteen in dienst stelt. Daarnaast integreert BASF op haar site een nieuwe fabriek voor de productie van superabsorberende polymeren SAP en besluit het een fabriek te bouwen voor de productie van de grondstof ABS, dit ondanks een lichte daling van haar productie (- 0,3 pct. over datzelfde jaar); Air Liquide, waarvan het productieniveau gelijke tred houdt met dat van 2001, kondigt van haar kant de bouw aan van een nieuwe fabriek voor waterstof op de terreinen van BASF;
- De automobielnijverheid groeit met 4,1 pct., en bereikt 488 miljoen euro. Opel Belgium, waarvan de TW datzelfde jaar toeneemt met 9 pct., breidt een onderdelencentrum uit;
- De andere diensten - inclusief de groothandel - nemen toe met 18,2 pct., om terug te komen op 1.186 miljoen euro TW;
- De goederenbehandelaars noteren een stijging met 4,1 pct., waarbij haar niveau nagenoeg 904 miljoen euro bedraagt. Eind februari smelten Hessenatie, waarvan de TW op 146 miljoen euro wordt geraamd, en de groep Noordnatie samen om de belangrijkste groep in deze sector te vormen; daarnaast wordt een nieuwe tankopslagterminal voor gevaarlijke chemicaliën in gebruik genomen door A4S, op initiatief van Noordnatie Terminals; Havenbedrijf Antwerpen bestelt een automatische baggerkraan; LBC, waarvan de TW in 2002 met 1,6 pct. groeit, besluit een nieuwe tankopslagterminal te bouwen;
- De petroleumindustrie groeit met 6,8 pct. en bereikt 929 miljoen euro : de TW neemt toe met 47,0 pct. bij Exxon Mobil Petroleum and Chemical - waarvan de TW 431 miljoen euro bedraagt na de opslorping van de vestiging te Diegem - en met 38,0 pct. bij Petroplus Refining Antwerp, waarvan de TW bijna 17 miljoen euro bedraagt;
- De scheepsagenten en expediteurs, van hun kant, laten een achteruitgang met - 8,1 pct. optekenen, en vallen weer terug tot beneden 450 miljoen euro. Belangrijke ondernemingen zijn overgenomen, zoals Transaf, waarvan de TW 2,5 miljoen euro bedraagt; daarentegen stijgt de TW van StoraEnso Transport and Distribution met 19 pct. (TW van 2,7 miljoen euro in 2002) en opent deze onderneming een nieuwe papiersnijlijn in haar fabriek Lumipaper; de TW van Katoen Natie groeit in datzelfde jaar met 20 pct.

« Top 10 » van de TW in de haven van Antwerpen in 2002

Kuwait Petroleum Belgium, een multi-arrondissementale dienstverlenende onderneming die gerelateerd is aan de petroleumsector, staat op de tweede plaats in deze ranglijst. **Het Havenbedrijf van Antwerpen, van zijn kant, wordt vanaf deze editie opgenomen in de sector van de behandelaars, wegens zijn NACE-classificatie (code NACE-Bel 63 220).** Het is in die hoedanigheid dat het in deze ranglijst is opgenomen.

TABEL 8 « TOP 10 » VAN DE TW IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2002
(in miljoenen euro's)

Ranglijst	Naam van de onderneming	Sectoren	Toegevoegde waarde
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	851,1
2	KUWAIT PETROLEUM-BELGIUM	Andere diensten	509,8
3	EXXONMOBIL CHEMICAL BELGIUM	Chemische nijverheid	430,7
4	OPEL BELGIUM	Automobielnijverheid	366,1
5	BAYER ANTWERPEN	Chemische nijverheid	315,1
6	BELGIAN REFINING CORPORATION	Petroleumindustrie	237,9
7	FINA RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Petroleumindustrie	236,2
8	HESSE NOORD NATIE	Goederenbehandeling	196,2
9	ELECTRABEL	Energie	183,9
10	HAVENBEDRIJF VAN ANTWERPEN	Goederenbehandeling	182,5
	Totaal		3.509,3

Bron: NBB.

4.1.3 Bezoldigde werkgelegenheid

TABEL 9 **SYNTHESE VAN HET WERKGELEGENHEIDSVEROLOOP IN ANTWERPEN**
VAN 1995 TOT 2002
(VTE)

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	6.832	5.675	6.082	5.868	5.980	6.322	5.969	6.536	10,8	- 4,3	- 0,6
Goederen-behandelaars	12.900	14.059	13.666	13.425	13.093	12.910	13.588	12.604	20,8	- 2,3	- 0,3
Rederijen	1.967	1.781	1.428	1.246	1.154	1.031	663	573	0,9	- 70,9	- 16,2
Andere diensten	116	91	76	96	117	135	123	129	0,2	11,2	1,5
Visserij	19	0	0	0	5	4	4	4	0,0	- 81,5	- 21,4
Scheepsouw en -herstelling	853	741	615	697	583	576	545	499	0,8	- 41,5	- 7,4
Andere industrie	675	580	512	540	519	605	792	811	1,3	20,1	2,7
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Totaal maritiem	23.363	22.928	22.379	21.871	21.451	21.584	21.685	21.156	34,9	- 9,4	- 1,4
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel	2.597	2.266	2.456	2.446	2.455	2.356	2.559	2.654	4,4	2,2	0,3
Energie	1.173	1.193	1.197	1.051	1.029	983	1.194	1.119	1,8	- 4,6	- 0,7
Petroleum-industrie	2.673	2.616	2.659	2.616	2.672	2.804	2.780	3.145	5,2	17,7	2,4
Chemische nijverheid	11.869	12.168	12.001	11.782	11.431	11.866	12.129	11.577	19,1	- 2,5	- 0,4
Automobiel-nijverheid	8.976	9.208	9.415	9.377	8.360	8.124	7.883	7.208	11,9	- 19,7	- 3,1
Elektronica	121	123	138	166	190	179	141	69	0,1	- 43,4	- 7,8
Metaalverwerken-de nijverheid	1.757	1.763	1.570	1.433	1.640	1.648	1.769	1.776	2,9	1,1	0,2
Voedingsnijverheid	418	431	461	335	304	624	676	648	1,1	55,1	6,5
Andere industrie	1.067	1.167	1.342	1.448	1.515	1.816	2.102	2.165	3,6	102,9	10,6
Totaal industrie	28.053	28.668	28.781	28.208	27.141	28.044	28.673	27.707	45,7	- 1,2	- 0,2
Andere diensten	2.010	1.985	2.072	2.283	2.426	2.808	3.296	3.028	5,0	50,6	6,0
Andere industrie	157	123	125	204	319	310	444	466	0,8	196,6	16,8
Openbare sector	2.212	2.174	2.040	2.003	2.183	2.136	2.113	2.104	3,5	- 4,9	- 0,7
Totaal logistieke diensten	4.379	4.282	4.237	4.491	4.928	5.253	5.853	5.597	9,2	27,8	3,6
Wegvervoer	1.327	1.231	1.233	1.237	1.307	1.294	1.249	1.304	2,2	- 1,7	- 0,2
Andere diensten	1.797	1.711	2.005	1.829	1.788	2.034	2.307	2.145	3,5	19,3	2,6
Totaal transport	3.124	2.942	3.238	3.065	3.095	3.328	3.556	3.449	5,7	10,4	1,4
Totaal niet-maritiem	38.152	38.157	38.713	38.210	37.620	38.981	40.641	39.408	65,1	3,3	0,5
Directe effecten	61.515	61.085	61.092	60.081	59.071	60.564	62.326	60.563	100,0	- 1,5	- 0,2
Verdeling (p.m.)	1.897	1.489	1.388	1.385	1.294	1.265	1.253	1.092	-	- 42,4	- 7,6

Bron: NBB.

TABEL 9**SYNTHESE VAN HET WERKGELEGENHEIDSVEROLOP IN ANTWERPEN
VAN 1995 TOT 2002**

(vervolg)

(VTE)

Sectoren: indirecte effecten ⁴³	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Totaal maritiem	25.335	25.698	26.683	26.238	24.059	26.242	24.512	21.214	32,0	- 16,3	- 2,5
Totaal niet-maritiem	40.222	41.638	41.707	43.128	45.387	45.243	48.004	45.050	68,0	12,0	1,6
Indirecte effecten	65.557	67.335	68.390	69.366	69.446	71.486	72.516	66.263	100,0	1,1	0,2
Totaal van de werkgelegenheid ..	127.072	128.420	129.482	129.447	128.517	132.050	134.842	126.827	-	- 0,2	0,0

Bron: NBB.

Algemeen verloop

Van 1995 tot 2002 is de directe werkgelegenheid in het havengebied van Antwerpen lichtjes teruggelopen (- 1,5 pct.; zie tabel 9), dat is een gemiddelde jaarlijkse daling met 0,2 pct. De totale werkgelegenheid (direct, inclusief verdeling, en indirect) is over dezelfde periode stabiel gebleven, omdat de lichte achteruitgang van de directe werkgelegenheid werd gecompenseerd door de toename van de indirecte werkgelegenheid (+ 0,2 pct. gemiddeld per jaar). De tendens tot outsourcing was bijzonder uitgesproken in 2000, toen de indirecte werkgelegenheid steeg met 2,9 pct. en de totale werkgelegenheid met 2,7 pct. Over de beschouwde periode was 2001 het recordjaar voor de directe werkgelegenheid in de haven, met een groei van 2,9 pct. ten opzichte van het jaar 2000. In 2002 werd het slechtste resultaat opgetekend in termen van werkgelegenheidsverandering (-5,9 pct.), aangezien de directe werkgelegenheid daalde met 2,8 pct. en de indirecte werkgelegenheid met 8,6 pct.

Wat de toelevering in termen van banen betreft, bereikte de verhouding tussen de indirecte en de directe werkgelegenheid in 2000 een piek (118,0 pct.), dat wil zeggen één jaar nadat dit fenomeen zich op geaggregeerd niveau had voorgedaan. Die verhouding steeg overigens boven de 115 pct. van 1999 tot 2001, en zakte vervolgens tot 109,4 pct. in 2002. Deze daling van de indirecte werkgelegenheid was vooral toe te schrijven aan de achteruitgang van de werkgelegenheid in de sectoren automobielenindustrie en rederijen, die sterk afhankelijk zijn van externe arbeidskrachten.

Verloop per cluster in directe effecten

De maritieme cluster en het niet-maritieme segment van de industrie zijn verreweg het best vertegenwoordigd in de haven van Antwerpen (tabel 9). De sterkste toename van de werkgelegenheid werd opgetekend in 2001 (+ 2,9 pct.). De werkgelegenheid piekte dan tot 62.326 VTE, met 21.685 VTE voor de maritieme cluster, 28.673 VTE voor het segment van de industrie. Het segment van de logistieke diensten is de sector die in termen van werkgelegenheid de sterkste groei kende van 1995 tot 2002 (+ 27,8 pct., dat wil zeggen + 3,6 pct. gemiddeld per jaar). Het jaar 2002 werd vervolgens gekenmerkt door de reeds vermelde inzinking, die bijzonder uitgesproken was in de maritieme en industriële ondernemingen.

Verloop per sector in directe effecten

Het belangrijkste aandeel van de werkgelegenheid die verband houdt met de activiteit in de haven van Antwerpen, komt voor rekening van de sectoren van de goederenbehandeling en de chemische nijverheid (respectievelijk gemiddeld 21,8 en 19,5 pct. van de havengebonden directe werkgelegenheid over die periode) en, in mindere mate, van de automobielenindustrie, de scheepsagenten en expediteurs, de andere diensten en de andere industrie. De belangrijke werkgelegenheidscreatie in 2000 is gedeeltelijk toe te schrijven aan een herstel in de chemische nijverheid (+ 3,8 pct. van de werkgelegenheid), en aan de voortzetting van de aanwervingen in de andere diensten en bij de scheepsagenten en expediteurs. Het is in 2001 dat de totale

⁴³ Het detail van deze ramingen wordt gegeven per sector voor de jaren 1995 tot 1999 in tabel 50 in bijlage 5.

werkgelegenheid gekoppeld aan de Antwerpse havenactiviteit de hoogste vlucht nam, met name in de chemische nijverheid waar zij 12.129 VTE bedroeg en in de goederenbehandeling met 13.588 VTE.

Voor de haven van Antwerpen werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake directe werkgelegenheid in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- De goederenbehandeling verloor 7,2 pct., dat is de belangrijkste daling over deze periode, en viel terug tot een niveau van 12.604 VTE. Er vonden grondige herstructureringen plaats in die sector, onder meer bij de naties;
- De chemische nijverheid zag haar werkgelegenheid afnemen met 4,5 pct. en viel terug tot 11.577 VTE. Ondanks de lopende of geplande investeringen werd deze zeer concurrentiële sector er in 2002 toe gebracht te herstructureren; dit was het geval voor Monsanto Europe, dat 128 banen schrapt, en in mindere mate voor 3M Belgium en Bayer Antwerpen;
- De automobielnijverheid kende ook haar sterkste terugval sinds 1999, namelijk - 8,6 pct. en de werkgelegenheid verbonden aan die sector zakte tot 7.208 VTE. De meeste betrokken ondernemingen schrapten banen; dit was onder meer het geval bij GM Automotive Services Belgium;
- De sector van de scheepsagenten en expediteurs was één van de weinige branches waar de werkgelegenheid toenam (+ 9,5 pct.), om - na een somber jaar 2001 - aan te groeien tot 6.536 VTE in totaal. De verbetering van de TW bij StoraEnso en Katoen Natie Bulk Terminals heeft onder andere bijgedragen tot de aanwerving van extra personeel in deze sector.

« Top 10 » van de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen in 2002

In vergelijking met de vorige edities werd de ranglijst aangevuld met het Havenbedrijf van Antwerpen, dat voortaan wordt ingedeeld in de sector van de goederenbehandelaars, en met de NMBS, die voor het eerst wordt beschouwd als een andere dienst, en niet langer als een overheidsonderneming.

TABEL 10 « TOP 10 » VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2002
(in VTE)

Ranglijst	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	OPEL BELGIUM	Automobielnijverheid	5.204
2	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	3.629
3	HESSE NOORD NATIE *	Goederenbehandeling	2.642
4	BAYER ANTWERPEN	Chemische nijverheid	2.412
5	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	2.104
6	SNCB - NMBS	Andere diensten	1.858
7	EXXONMOBIL CHEMICAL BELGIUM	Chemische nijverheid	1.763
8	HAVENBEDRIJF VAN ANTWERPEN	Goederenbehandeling	1.669
9	DEGUSSA ANTWERPEN	Chemische nijverheid	1.129
10	ELECTRABEL	Energie	1.119
Totaal			23.529

Bron: NBB.

*De werkgelegenheid van de dokwerkers (hier C.E.P.A..) werd verdeeld onder de ondernemingen van de sector van de goederenbehandeling.

4.1.4 Investerings

Algemeen verloop

De investeringen in de haven van Antwerpen zijn gemiddeld met 4,2 pct. per jaar toegenomen (tabel 11). Het beste jaar blijft 2001, met nagenoeg 1,6 miljard euro aan investeringen in het havengebied. 2000 was het jaar met de sterkste groei (+ 30,6 pct. - inclusief verdeelde bedragen). Ten opzichte van het jaar voordien werd in 2002 een achteruitgang met 5,4 pct. geboekt, met een totaal van iets meer dan 1,5 miljard euro (1.514,8 miljoen euro waarvan 33,5 afkomstig van de verdeling), waarbij de sterkste terugval voor de periode van 1995 tot 2002 werd genoteerd in 1999, met een daling van 17,9 pct. in totaal.

TABEL 11**SYNTHESE VAN HET INVESTERINGSVERLOOP IN ANTWERPEN VAN 1995 TOT 2002**

(miljoenen euro's)

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	60,1	52,9	61,6	110,4	59,8	77,0	84,3	70,2	4,6	16,9	2,3
Goederen- behandelaars	144,2	176,9	264,2	181,1	115,9	157,7	262,2	223,8	14,8	55,2	6,5
Rederijen	78,7	119,6	41,3	221,4	41,8	96,0	44,0	65,2	4,3	- 17,1	- 2,6
Andere diensten	0,7	1,0	0,7	0,6	2,1	2,0	1,4	2,1	0,1	211,2	17,6
Visserij	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	- 71,0	- 16,2
Scheepsbouw en -herstelling	1,7	2,0	2,1	2,2	1,7	3,2	3,4	2,4	0,2	37,6	4,7
Andere industrie	15,9	37,6	29,9	18,2	34,9	14,9	24,8	87,2	5,8	448,5	27,5
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Totaal maritiem	301,6	390,1	399,8	533,9	256,6	351,1	420,2	451,0	29,8	49,5	5,9
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel	31,8	33,7	50,5	39,8	52,3	38,7	49,3	59,7	3,9	87,9	9,4
Energie	13,7	32,8	13,1	17,6	18,9	17,1	25,9	6,4	0,4	- 53,3	- 10,3
Petroleum- industrie	111,6	63,8	80,7	126,0	166,2	169,7	98,0	109,0	7,2	- 2,3	- 0,3
Chemische nijverheid	406,5	421,7	326,3	307,6	306,6	485,7	704,2	551,1	36,4	35,6	4,4
Automobiel- nijverheid	134,1	140,8	245,0	59,3	37,1	41,7	23,8	72,6	4,8	- 45,8	- 8,4
Elektronica	0,2	0,4	0,2	0,5	0,3	2,8	0,2	0,2	0,0	1,3	0,2
Metaalverwerken- de nijverheid	3,8	3,9	1,9	4,8	3,7	4,9	3,7	3,7	0,2	- 1,3	- 0,2
Voedingsnijver- heid	3,6	6,7	7,5	6,2	7,8	6,2	6,5	7,7	0,5	113,8	11,5
Andere industrie	11,7	6,1	14,9	6,7	13,1	14,1	34,7	24,6	1,6	111,3	11,3
Totaal industrie	685,2	676,1	689,5	528,6	553,8	742,3	897,0	775,5	51,2	13,2	1,8
Andere diensten	23,7	36,5	28,0	33,8	54,7	76,3	68,6	55,8	3,7	135,6	13,0
Andere industrie	6,9	12,8	4,9	13,2	12,7	29,5	47,3	14,6	1,0	112,0	11,3
Openbare sector	36,7	55,1	30,5	60,7	48,8	46,7	46,8	69,9	4,6	90,4	9,6
Totaal logistieke diensten	67,2	104,4	63,4	107,7	116,2	152,5	162,8	140,2	9,3	108,5	11,1
Wegvervoer	14,0	14,4	25,2	15,5	19,2	15,9	16,1	9,9	0,7	- 28,9	- 4,8
Andere diensten	39,8	53,4	52,2	50,1	49,4	67,5	56,3	78,5	5,2	97,3	10,2
Totaal transport	53,7	67,8	77,4	65,7	68,6	83,4	72,4	88,4	5,8	64,5	7,4
Totaal niet- maritiem	837,9	882,0	880,8	741,8	791,0	1.016,8	1.181,5	1.063,8	70,2	27,0	3,5
Totaal investerings	1.139,5	1.272,1	1.280,6	1.275,7	1.047,6	1.367,9	1.601,6	1.514,8	100,0	32,9	4,2
Verdeling (p.m.)	41,3	40,3	56,0	63,9	35,6	46,6	42,2	33,5	-	- 18,8	- 2,9

Bron: NBB.

Verloop per cluster

Wat de totale aan de haven van Antwerpen gerelateerde investeringen betreft, hebben de maritieme cluster en de industrie eveneens de overhand, aangezien hun aandeel in het totaal respectievelijk 29,8 pct. en 51,2 pct. bedraagt en hun groei 5,9 en 1,8 pct. op gemiddelde jaarbasis. Het jaar 1999 was in alle opzichten ongunstig, en het was de maritieme cluster die toen de sterkste daling liet optekenen, met een terugval van 51,9 pct. Het jaar 2001 was het jaar waarin de havengebonden investeringen in Antwerpen het hoogst waren (in totaal 1,6 miljard euro), na twee achtereenvolgende stijgingen met 30,6 pct. in 2000 en met 17,1 pct. in 2001. Maar het jaar 2002 werd gekenmerkt door een daling die grotendeels toe te schrijven was aan de neergang in de

industrie, en in mindere mate in de logistieke diensten, na een jaar 2001 dat vrij gunstig was geweest voor deze twee segmenten.

Verloop per sector

De chemische nijverheid is de belangrijkste investeerder in de Antwerpse haven (tabel 11). De chemische nijverheid nam in 2002 immers 36,4 pct. van de totale investeringsbedragen voor zijn rekening. De goederenbehandeling en de andere diensten hadden eveneens een belangrijk aandeel, gevolgd door de petroleumindustrie, de rederijen, de scheepsagenten en expediteurs, de automobielnijverheid en de andere industrie. 1999 was het jaar waarin het totaal van de investeringen in de haven van Antwerpen het sterkst daalde, gevolgd door een herstel de twee daaropvolgende jaren. Deze daling was opmerkelijk bij de rederijen, de goederenbehandeling, de scheepsagenten en expediteurs en in de automobielnijverheid, aangezien hun investeringen daalden met respectievelijk 81,1, 36,0, 45,8 en 37,4 pct. In het jaar 2000 groeiden de investeringen in de chemische nijverheid met 58,4 pct. en deze trend zette het jaar daarop door (+ 45,0 pct.), waardoor het totale investeringsbedrag in de chemische nijverheid toen een recordpeil van 704,2 miljoen euro bereikte. In 2002 daalden de totale investeringen in de haven van Antwerpen.

Voor de haven van Antwerpen werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake investeringen in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- De chemische nijverheid noteerde een achteruitgang met 21,7 pct., na twee uitzonderlijke jaren. Het bedrag van de investeringen beliep 551,1 miljoen euro. BASF kondigde het uitstel van zijn investeringsplan van 150 miljoen euro aan voor de uitbreiding van zijn cracking-eenheid; de investeringen daalden drastisch bij 3M, Solvay en Bayer;
- De investeringen in de sector van de goederenbehandeling liepen met 14,6 pct. terug tot 223,8 miljoen euro. De rationalisering van deze sector ging door met de fusie tussen Hessenatie en Noord Natie; de investeringen daalden ook in vrij belangrijke mate bij Antwerp Distribution and Product Operations en bij Belgian New Fruit Wharf. Havenbedrijf Antwerpen, Hesse-Noord Natie en P&O Ports bleven in de haven van Antwerpen de belangrijkste investeerders in deze sector;
- De andere diensten zagen hun investeringen met 11,6 pct. aantrekken tot 196,1 miljoen euro. De NMBS investeerde belangrijke bedragen in de « Main Hub », een belangrijke containerterminal op de rechteroever. De haven van Antwerpen is de best toegeruste haven van Europa inzake toegang via het spoor;
- De investeringen in de petroleumindustrie namen toe met 11,3 pct. en bedroegen 109,0 miljoen euro. In 2002 investeerde Petroplus Refining Antwerp in een ontzwavelingsinstallatie voor de productie van ULSD (Ultra Low Sulphur Diesel), een voertuigbrandstof die beantwoordt aan de nieuwe milieunormen van de EU;
- Terwijl de investeringen van de rederijen in 2001 neerwaarts gericht waren, werd 2002 gekenmerkt door een bijna even belangrijke stijging voor deze sector, met een toename van 48,1 pct., zodat het totale investeringsbedrag 65,2 miljoen euro bedroeg;
- Nadat in 2001 grote werven werden gerealiseerd - cf. de indienststelling van een belangrijk logistiek platform door Katoen Natie -, lieten de scheepsagenten en expediteurs een achteruitgang van hun investeringen optekenen met 16,7 pct., zodat deze terugvielen tot 70,2 miljoen euro;
- De openbare sector investeerde dat jaar 69,9 miljoen euro, dat wil zeggen 49,3 pct. meer dan in 2001. Overigens was meer dan 87 pct. van de overheidsinvesteringen dat jaar bestemd voor de bouw van het Deurganckdok.

« Top 10 » van de investeringen in de haven van Antwerpen in 2002

De investeringen vormen een zeer volatiel gegeven, en het is moeilijk om het ene jaar met het andere te vergelijken voor dit soort rangschikking. B.A.S.F. blijft nog steeds bovenaan op de lijst van belangrijkste investeerders in de haven van Antwerpen prijken.

TABEL 12 « TOP 10 » VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2002
(miljoenen euro's)

Ranglijst	Naam van de onderneming	Sector	Investerings
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	152,0
2	HAVENBEDRIJF VAN ANTWERPEN	Goederenbehandeling	85,2
3	DREDGING INTERNATIONAL	Andere industrie	83,2
4	FINA ANTWERP OLEFINS	Chemische nijverheid	81,3
5	OPENBAAR BESTUUR	Overheidssector	69,9
6	ATOFINA ANTWERPEN	Chemische nijverheid	66,2
7	DEGUSSA ANTWERPEN	Chemische nijverheid	59,6
8	OPEL BELGIUM	Automobielnijverheid	52,9
9	BAYER ANTWERPEN	Chemische nijverheid	43,6
10	SAFMARINE CONTAINER LINES	Rederijen	40,3
Totaal			734,3

Bron: NBB.

4.1.5 Financiële ratio's (particuliere ondernemingen)

Per cluster

TABEL 13 RATIO'S PER CLUSTER

Clusters	Nettorendement van het eigen vermogen na belasting (in pct.)			Liquiditeit in de ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Maritieme cluster	8,3	2,4	5,7	0,9	0,9	0,9	33,9	35,7	40,5
Niet-maritieme cluster									
Groothandel.....	- 1,7	5,0	- 3,9	1,2	1,1	1,1	24,3	25,9	24,3
Industrie.....	11,5	5,1	14,5	0,6	0,7	0,3	29,1	32,7	31,8
Logistieke diensten.....	2,6	3,8	3,3	4,0	5,0	6,1	80,7	82,3	85,2
Transport	- 6,5	- 7,6	- 15,5	0,9	1,0	0,9	33,6	31,4	25,9
Gewogen gemiddelde.....	5,3	3,8	7,4	1,2	1,4	0,9	48,3	50,9	47,4

Bron: NBB.

- Van de in tabel 13 opgenomen clusters was het segment industrie het segment dat het best presteerde in termen van rentabiliteit - tabel 14 geeft een overzicht van de meest winstgevende sectoren in 2002. Daarentegen zag het segment transport zijn marges nog afnemen en liet het een belangrijke daling van zijn financiële rentabiliteit optekenen. Geschraagd door de uitstekende score van de industrie, vertoonde de gemiddelde rentabiliteit van de aan de haven van Antwerpen gerelateerde ondernemingen een stijgende tendens, en nam zij toe van 3,8 pct. in 2001 tot 7,4 pct. in 2002;
- De liquiditeit van de ondernemingen in de haven van Antwerpen daalde in 2002, een tendens die in hoge mate toe te schrijven is aan het segment industrie, waarvan de ratio halveerde. Het gemiddelde nettobedrijfskapitaal van de industrie liet bijgevolg negatieve waarden optekenen. Tabel 14 toont

enkele specifieke gevallen die dit fenomeen illustreren. De overige segmenten lieten geen vergelijkbare terugval optekenen. Inzake logistieke diensten (onder invloed van de coördinatiecentra), waarvan de liquiditeit verreweg het hoogst is, neemt het vermogen om de verplichtingen op de korte termijn na te komen, nog toe;

- De solvabiliteit van de Antwerpse ondernemingen van de studie kalfde in 2002 lichtjes af: een lichte achteruitgang werd opgetekend in de industrie, bovenop de achteruitgang die werd genoteerd in de groothandel en het vervoer. Het fenomeen werd getemperd door een verbetering van deze ratio in de maritieme cluster en in de logistieke diensten.

Per sector

TABEL 14 RATIO'S PER SECTOR

Sectoren	Nettorendement van het eigen vermogen na belasting (in pct.)			Liquiditeit in de ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Scheepsagenten en expediteurs	10,0	12,2	21,2	1,0	1,0	1,0	24,8	24,9	25,2
Goederenbehandeling	9,7	2,4	1,7	1,1	1,0	0,9	43,1	46,2	47,8
Rederijen.....	7,0	- 2,8	4,3	0,7	0,7	1,0	32,4	30,0	46,5
Wegvervoerders.....	2,2	10,8	6,7	1,0	1,1	1,1	18,9	23,3	24,6
Andere diensten.....	2,3	3,6	2,8	3,2	3,7	4,1	74,3	75,9	77,5
Energie.....	19,0	17,4	21,6	0,7	0,9	1,5	42,2	39,1	38,5
Petroleumindustrie	39,3	29,4	22,9	0,7	0,7	0,1	15,3	14,1	29,0
Chemische nijverheid	6,4	1,2	5,3	0,6	0,6	0,6	33,8	38,2	36,0
Scheepsbouw en -herstelling.....	9,6	18,0	- 11,7	1,1	1,2	1,2	18,6	23,3	19,7
Automobielnijverheid.....	2,8	11,8	- 1,8	0,6	1,2	1,1	14,5	16,7	14,4
Elektronica	- 4,9	- 9,7	8,4	0,9	0,8	0,7	7,1	9,9	11,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	13,2	3,9	- 7,7	1,1	1,1	1,2	21,6	22,7	22,2
Visserij.....	8,1	- 5,0	- 10,1	1,0	1,1	0,9	32,5	35,3	36,0
Voedingsnijverheid.....	- 3,9	- 15,3	12,5	0,9	0,8	0,9	27,9	28,5	33,2
Andere industrie.....	5,6	6,4	5,9	0,9	0,9	0,8	38,9	35,5	34,0
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Gewogen gemiddelde.....	5,3	3,8	7,4	1,2	1,4	0,9	48,3	50,9	47,4

Bron: NBB.

- De opmerkelijke stijging van de rentabiliteit van de ondernemingen die afhankelijk zijn van de haven van Antwerpen, is vooral toe te schrijven aan het segment industrie (tabel 13). De meest opmerkelijke vooruitgang werd opgetekend in de chemische nijverheid, de energie, en in mindere mate in de voedingsnijverheid. Het is immers in 2002 dat de ondernemingen die bedrijvig zijn in de chemische nijverheid, zoals 3M Belgium nv en Borealis Polymers, weer aanknoopten met hoge winsten, namelijk respectievelijk 9,8 en 30,9 miljoen euro. Voor de maritieme cluster is de stijging in hoge mate toe te schrijven aan de scheepsagenten en expediteurs;
- De achteruitgang van de liquiditeit in 2002, die vooral in de industrie werd vastgesteld, vloeit voort uit een belangrijke terugval van deze ratio in de petroleumindustrie. Het fenomeen kan worden verklaard door een beduidende stijging van de kortetermijnschulden van Exxonmobil Petroleum and Chemical - opslorping van Exxon Diegem - die in 2002 de beperkte vlottende activa overschreden. De productie van deze onderneming werd in de loop van het jaar overigens fors opgevoerd, geschraagd door de goede resultaten van 2001. Er dient tevens te worden opgemerkt dat deze industrie de toegekende investeringen bij Petroplus Refining Antwerp omvat (omzetting van vlottende activa in vaste activa). De automobielnijverheid en de andere industrie, van hun kant, lieten geen beduidende achteruitgang optekenen;

- Wat de solvabiliteit betreft, deed de lichte achteruitgang die in 2002 in de industrie werd vastgesteld, zich vooral voor in de chemische nijverheid en in de automobielnijverheid. In de eerste sector, bijvoorbeeld, daalde de solvabiliteitsratio van Atofina Antwerpen van 13,1 naar 10,9 pct., en die van Speciality Polymers Antwerp van 44,4 naar 35,9 pct. Voor de eerste onderneming gaat het om een daling van het eigen vermogen (dat zakt van 34,1 miljoen euro in 2001 naar 27,6 miljoen euro in 2002) tijdens een jaar waarin zij 67,6 miljoen euro investeerde in nieuwe uitrustingen. Voor de tweede onderneming noteert men een aanmerkelijke verhoging van de kortetermijnschulden (die op één jaar tijd toenamen van 25,8 tot 36,4 miljoen euro) als gevolg van de activa in aanbouw en de betaalde voorschotten, die stegen van 4,5 naar 22,7 miljoen euro. In de automobielnijverheid zijn het G.M. Automotive Services en Opel Belgium - voor de laatste onderneming als gevolg van de toename van haar voorzieningen voor risico's en lasten, die de grootste dalingen lieten optekenen.

4.1.6 Goederentrafiek in de haven van Antwerpen in 2002

Synthese

Tabel 15 **ANTWERPEN**
(duizend ton)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2002	Verloop 2001-2002 (in pct.)	Aandeel in 2002 (in pct.)
Containers.....	21.455	31.562	53.017	+ 14,2	40,3
Roll-on/roll-off.....	2.906	2.931	5.837	- 2,6	4,4
Conventioneel stukgoed.....	6.001	8.482	14.483	- 9,1	11,0
Vloeibare bulkgoederen..	22.885	9.110	31.995	- 7,1	24,3
Vaste bulkgoederen	19.348	6.950	26.298	- 3,6	20,0
Totaal.....	72.595	59.035	131.630	+ 1,2	100,0

Bron: Jaarverslag 2002 van de Vlaamse Havencommissie.

Van 1998 tot 2002 is de trafiek in Antwerpen gemiddeld met 2,5 pct. per jaar toegenomen. In 2002 knoopte de haven, zoals voor de TW (zie boven), weer aan met de goede cijfers van 2000. Met een absoluut record van 131,6 miljoen ton overgeslagen goederen - een niveau dat nog zal worden overschreden in 2003, wordt de kaap van 130 miljoen ton voor het derde jaar op rij overschreden. Ondanks de dalingen in de bulkgoederentrafiek - onder meer voor ruwe aardolie, petroleumderivaten, diverse conventionele goederen en Ro/Ro, bleef de containertrafiek in 2002 groeien. Voor dat jaar werd een toename met 14,2 pct. genoteerd (tabel 15), wat meer is dan het jaar voordien (+ 4,2 pct.). De stijgende tendens deed zich tevens voor in de overslag van non-ferrometalen (+ 17,7 pct.), fruit (+ 4,6 pct.) en rollend materieel (+ 12,8 pct.).

De gedetailleerde resultaten die in de haven van Antwerpen in 2002 werden geboekt voor de trafiek van diverse goederencategorieën, worden voorgesteld in bijlage 8 (tabel 66). De geïnteresseerde lezer wordt daarnaar verwezen.

4.2 Haven van Gent

4.2.1 Belangrijke gebeurtenissen in 2002 ⁴⁴

- Context

Van de vier onderzochte havens is het aantal ondernemingen tussen 1995 en 2002 het sterkst gestegen in de haven van Gent (+ 31,7 pct.; terwijl de gemiddelde stijging voor alle havens + 15,9 pct. bedroeg).

Door de vertraging van de economische groei kende het jaar 2002 in de Gentse haven een matige start. Nadien kwam het verkeer slechts geleidelijk weer op gang. Het evenement van het jaar was ontegensprekelijk de inbedrijfstelling van het IPG (Intermodaal Platform Gent) op 9 december. Met dit intermodaal platform verwierf de haven een aanzienlijke capaciteit voor de verwerking en verzending van containers via het rivierennet naar Antwerpen, Rotterdam en het Rijnbekken. Deze nieuwe infrastructuur is een belangrijke troef voor Gent, aangezien ze een duurzaam alternatief biedt voor het wegvervoer.

Over het algemeen was 2002 een relatief gunstig jaar voor de Gentse haven. Met zowat 24 miljoen ton overgeslagen goederen wist de haven het overslagvolume te handhaven en zelfs licht te doen stijgen in verhouding tot het voorgaande jaar. De sterkste stijging werd opgetekend bij de droge bulk, namelijk 10,2 pct. ten opzichte van 2001. Het handhaven van de activiteit was eveneens te danken aan het ontstaan van nieuwe trafieken, zoals die voor turf en visolie, maar ook aan de toename van de trafiek van vruchtensappen en melasse. In het segment van het conventioneel stukgoed werd echter een duidelijke daling opgetekend, die lijkt te passen in een algemene ontwikkeling ten voordele van het containervervoer.

- Industrie

Op 22 maart 2002 werd op het terrein van Peltracom een nieuwe terminal in gebruik genomen voor de overslag, de opslag en de behandeling van turf. In de automobielnijverheid ging Frans Maas Automotive Belgium van start met zijn activiteiten en bouwde Volvo Cars Gent een extern entrepot. Het IPG, de joint-venture van de operator voor binnenverkeer Rhinecontainer en het expeditiebedrijf Stukwerkers, werd operationeel vanaf december. Verwacht wordt dat het verkeer dankzij dit platform zal toenemen met gemiddeld 165.000 ton per jaar. De nieuwe terminal zal immers het hinterland toegankelijker maken en de haven ontsluiten door met name de verbinding met de havens van Antwerpen en Rotterdam te verbeteren.

- Infrastructuur

De belangrijkste infrastructuraanpassing van het jaar was de vergroting van het Kluizendok en meer bepaald de aanleg van nieuwe wegen aan de monding van het dok. Begin juli werd gestart met de verwijdering van asbest aan de monding en de volgende maand werden grootscheepse baggerwerken uitgevoerd. Alles samen moeten de geplande werken aan het Kluizendok op termijn leiden tot een toename van het verkeer met 1,6 miljoen ton. Op 29 augustus werd een aanbesteding uitgeschreven voor het nieuwe onderhoudsplan van de haven, waarin vooral de nadruk werd gelegd op de hoogst noodzakelijke aanpassing van de kaaien, de havenwegen, enz.

Deze projecten moeten de aanslepende problemen inzake de toegankelijkheid van de haven verhelpen, met name voor het metaalverwerkend bedrijf Sidmar, het grootste van het havengebied, dat enigszins benadeeld blijft ten opzichte van de drie andere maritieme vestigingen (Duinkerken, Fos en Gijon) van de groep Arcelor. Hoewel de productiviteit en de voorzieningen van de Gentse vestiging deze handicap compenseren, zou de aanpassing van een nieuwe zeesluis in Terneuzen voor *capesize*-schepen⁴⁵ volgens sommige bronnen een efficiënte oplossing zijn om de toegang tot de zee te verbeteren. Het IPG, van zijn kant, kan het binnenverkeer ten goede komen.

⁴⁴ Bronnen: Jaarverslag 2002 van het Havenbedrijf Gent GAB en Jaarverslag 2002 van de Vlaamse Havencommissie.

⁴⁵ De term *capesize* duidt de capaciteit aan van een sluis om schepen - die voornamelijk bulkgoederen vervoeren - te ontvangen met een laadvermogen groter dan 80.000 dwt.

4.2.2 Toegevoegde waarde

TABEL 16 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE TE GENT**
TUSSEN 1995 EN 2002
(miljoenen euro's)

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	27,7	22,3	40,5	42,1	39,2	45,6	56,2	61,1	2,1	120,2	11,9
Goederen- behandelaars	108,2	113,8	116,0	130,6	138,6	129,3	122,6	127,1	4,3	17,5	2,3
Rederijen	11,3	8,5	8,2	9,7	23,6	10,3	13,4	13,5	0,5	19,5	2,6
Andere diensten	1,8	1,4	0,9	0,9	1,0	1,3	1,7	2,5	0,1	43,9	5,3
Visserij	0,3	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	0,6	1,9	0,1	594,8	31,9
Scheepsouw en -herstelling	3,0	2,3	2,7	4,7	3,7	3,6	4,7	4,8	0,2	60,2	7,0
Andere industrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2	3,3	0,1	-	-
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Totaal maritiem	152,2	148,7	168,6	188,3	206,7	190,6	202,3	214,1	7,3	40,7	5,0
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel	564,2	598,4	456,0	614,9	529,1	530,8	616,0	592,5	20,1	5,0	0,7
Energie	239,5	218,9	206,2	113,4	115,6	145,2	169,8	150,1	5,1	- 37,3	- 6,5
Petroleum- industrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1	6,1	7,0	0,2	-	-
Chemische nijverheid	167,7	177,9	175,5	190,8	181,7	229,9	229,4	221,9	7,5	32,3	4,1
Automobiel- nijverheid	476,8	481,3	491,3	545,7	525,7	518,8	511,2	516,2	17,5	8,2	1,1
Elektronica	103,0	160,9	100,5	104,7	99,1	106,6	60,2	58,4	2,0	- 43,3	- 7,8
Metaalwerken- de nijverheid	628,8	609,6	634,8	727,7	657,5	774,8	545,7	725,9	24,7	15,4	2,1
Voedings- nijverheid	56,8	60,1	61,6	59,0	60,8	60,0	72,8	88,5	3,0	55,8	6,5
Andere industrie	156,5	144,4	150,5	173,1	168,5	176,2	227,5	191,5	6,5	22,4	2,9
Totaal industrie	1.829,1	1.853,0	1.820,5	1.914,4	1.808,8	2.015,6	1.822,7	1.959,4	66,6	7,1	1,0
Andere diensten	68,2	67,5	67,1	113,2	49,8	87,1	88,0	97,7	3,3	43,2	5,3
Andere industrie	6,5	9,5	10,9	12,1	14,3	14,6	9,6	3,8	0,1	- 41,1	- 7,3
Openbare sector	20,3	20,4	11,3	11,1	11,1	8,8	9,1	10,5	0,4	- 48,1	- 8,9
Totaal logistieke diensten	95,0	97,3	89,4	136,4	75,3	110,5	106,6	112,0	3,8	17,9	2,4
Wegvervoer	28,3	24,8	27,4	30,0	31,2	30,3	39,5	38,3	1,3	35,2	4,4
Andere diensten	8,7	13,8	18,7	21,4	20,2	20,5	22,7	26,6	0,9	204,2	17,2
Totaal transport	37,1	38,6	46,1	51,4	51,4	50,8	62,2	64,9	2,2	75,1	8,3
Totaal niet- maritiem	2.525,4	2.587,4	2.411,9	2.717,1	2.464,6	2.707,6	2.607,6	2.728,8	92,7	8,1	1,1
Directe effecten	2.677,6	2.735,9	2.580,5	2.905,4	2.671,3	2.898,1	2.809,9	2.942,9	100,0	9,9	1,4
Verdeling (p.m.)	6,6	4,9	14,7	7,5	9,8	6,7	14,4	13,9	-	109,6	11,2

Bron: NBB.

TABEL 16**SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE TE GENT
TUSSEN 1995 EN 2002**

(vervolg)

(miljoenen euro's)

Sectoren: indirecte effecten ⁴⁶	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Totaal maritiem	203,1	203,8	222,2	204,3	243,3	193,4	195,0	217,8	6,3	7,2	1,0
Totaal niet-maritiem	2.211,9	2.340,0	2.409,1	2.609,2	2.825,3	2.826,3	3.082,1	3.250,0	93,7	46,9	5,7
Indirecte effecten	2.415,0	2.543,8	2.631,2	2.813,5	3.068,5	3.019,7	3.277,0	3.467,7	100,0	43,6	5,3
Totaal toegevoegde waarde	5.092,6	5.279,7	5.211,8	5.718,9	5.739,8	5.917,8	6.087,0	6.410,7	-	25,9	3,3

Bron: NBB.

Algemene evolutie

De totale toegevoegde waarde van de Gentse haven is tussen 1995 en 2002 met 25,9 pct. gestegen, dat is gemiddeld 3,3 pct. per jaar (tabel 16). Die ontwikkeling moet grotendeels worden toegeschreven aan toelevering, aangezien de indirecte TW in diezelfde periode met 43,6 pct. toenam (gemiddeld 5,3 pct. per jaar), tegen slechts 9,9 pct. voor de directe TW (een gemiddelde stijging van 1,4 pct. per jaar). De directe en totale TW stegen het sterkst in 1998 (respectievelijk met 12,6 pct. en 9,7 pct.). Het jaar 2002 was gunstig voor Gent, aangezien de totale TW met 5,3 pct. toenam. De toegevoegde waarde bedroeg direct 2,9 miljard euro en 6,4 miljard euro indien rekening wordt gehouden met de indirecte effecten.

De verhouding van de indirecte TW tot de directe TW bereikte een recordpeil in 2002 en bedroeg 117,8 pct., iets meer dan in 1999 (114,9 pct.), het recordjaar voor het gemiddelde van de havens. In 1999 maakte de TW van Gentse rederijen immers een flinke sprong. Aangezien die sector sterk afhankelijk is van toelevering verklaart dit de hoge cijfers. Nadat de toeleveringstendens in 2000 was afgenomen als gevolg van de productiedaling in de automobielenijverheid en de rederijen, leek de Gentse haven in de daaropvolgende jaren opnieuw deze weg in te slaan.

Evolutie per cluster in directe effecten

Van 1995 tot 2002 steeg de directe TW van de Gentse haven met gemiddeld 1,4 pct. per jaar. De segmenten industrie en groothandel namen het grootste deel van die stijging (respectievelijk 67,6 en 20,3 pct. gemiddeld tijdens de periode) voor hun rekening. De maritieme cluster, de segmenten logistieke diensten en transport speelden een minder belangrijke rol. De sterkste gemiddelde jaarlijkse stijging van de TW werd opgetekend in het transport (+ 8,3 pct.), ondanks het zeer relatieve belang van dit segment. In het segment groothandel steeg de TW het meest in 1998 (+ 34,9 pct.) en daalde ze het scherpst in het voorgaande jaar (- 23,8 pct.). De industriële productie bleef toenemen en de groei bereikte een piek in 2000 (+ 11,4 pct.). In 1998 maakte de TW in de haven van Gent de grootste sprong (+ 12,6 pct.). De oorsprong ervan lag voornamelijk in de segmenten groothandel en logistieke diensten. De directe toegevoegde waarde steeg met 4,7 pct. in 2002; toch verminderde de groothandel in dat jaar met 3,8 pct., terwijl de industrie met 7,5 pct. vooruitging en de maritieme cluster met 5,9 pct.

Evolutie per sector in directe effecten

De belangrijkste sectoren van de Gentse haven in het vlak van TW zijn de metaalverwerkende nijverheid, de automobielenijverheid en de andere diensten. Ook belangrijk, zij het in mindere mate, zijn de chemische nijverheid, de energie, de goederenbehandeling en de andere industrie. De grootste productiestijging in het Gentse havengebied werd opgetekend in 1998: in dat jaar nam de totale TW van de sector andere diensten aanzienlijk toe (namelijk in de groothandel, zie tabel 16). Na enkele gematigde jaren kwam in 2000 een herstel op gang in de chemische nijverheid en de energie (respectievelijk + 26,5 pct. en + 25,7 pct.), dat licht werd

⁴⁶ Het detail van de ramingen wordt gegeven per sector voor de jaren 1995 tot 1999 in tabel 51 van bijlage 5.

getemperd door de achteruitgang in de goederenbehandeling (- 6,7 pct.). Deze opwaartse tendens zette zich voort tot in 2002, het tweede jaar na 1998 waarin de directe TW toenam, namelijk met 4,7 pct. Op dat ogenblik bedroeg de TW ruim 2,9 miljard euro.

Voor de haven van Gent werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake directe TW in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- De toegevoegde waarde van de metaalverwerkende nijverheid boekte een recordgroei (+ 33,0 pct.) tot 726 miljoen euro. Bij Sidmar steeg de TW met 38 pct. tot 616 miljoen euro; de tests voor de fabricatie van ecologisch staal werden stopgezet.;
- In de automobielnijverheid nam de TW met 1,0 pct. toe, waardoor de totale TW voor deze sector 516 miljoen euro bedroeg: Volvo Cars Gent, met een identieke TW als in 2001 (312,8 miljoen euro) bouwde een extern entrepot;
- In de chemische nijverheid liep de TW met 3,3 pct. terug tot 222 miljoen euro. De productie van Kronos Europe, om maar een voorbeeld te noemen, daalde met 23,3 pct., waardoor de TW uitkwam op 26,3 miljoen euro.
- Na de sombere jaren 1998 en 1999 en het herstel in 2000 en 2001, nam de TW in de energie opnieuw met 11,6 pct. af tot 150 miljoen euro. De TW van Electrabel daalde met 7,8 pct. tot 121,5 miljoen euro;
- Na twee opeenvolgende jaren van daling, steeg de TW van de goederenbehandeling opnieuw met 3,7 pct. tot 127 miljoen euro. De productie van Euro-Silo steeg met 10,4 pct., zodat de TW 15,0 miljoen euro beliep;
- In de andere diensten steeg de TW met 1,3 pct. tot bijna 719 miljoen euro in 2002.

« Top 10 » van de TW in de haven van Gent in 2002

Vergeleken met de studie van 2001 behielden Sidmar, Volvo Cars, TotalFinaElf en Volvo Europa Trucks hun plaats aan de kop van de rangschikking, in dezelfde volgorde. Ze kregen het gezelschap van Electrabel, Belgian Shell en BP Belgium. Voor deze laatste ondernemingen, die meerdere arrondissementen bestrijken, werd het havengebied in ruime zin in beschouwing genomen.

TABEL 17 « TOP 10 » VAN DE TW IN DE HAVEN VAN GENT IN 2002
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	SIDMAR	Metaalverwerkende nijverheid	616,0
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	312,8
3	TOTALFINAELF BELGIUM	Petroleumindustrie	242,1
4	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	174,3
5	ELECTRABEL	Energie	121,5
6	BELGIAN SHELL	Andere diensten	98,8
7	U.C.B.	Chemische nijverheid	63,7
8	HONDA EUROPE	Automobielnijverheid	49,8
9	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie	49,1
10	BP BELGIUM	Andere diensten	33,5
Totaal			1.761,5

Bron: NBB.

4.2.3 Bezoldigde werkgelegenheid

Algemene evolutie

Tussen 1995 en 2002 nam de directe werkgelegenheid in het Gentse havengebied (verdeling inbegrepen) met 1,5 pct. toe, een jaarlijkse gemiddelde stijging van 0,2 pct. (tabel 18). De totale werkgelegenheid (met inbegrip van de indirecte effecten) groeide sterker: 8,9 pct. over zeven jaar, of gemiddeld + 1,2 pct. per jaar. Net als bij de TW van de in Gent gevestigde ondernemingen was die toename vooral het gevolg van toelevering, aangezien de indirecte werkgelegenheid over dezelfde periode met 16,1 pct. toenam, of met 2,2 pct. als jaargemiddelde. De werkgelegenheid steeg het sterkst in 1999 en 2001, vooral in de toelevering. In die jaren ging de indirecte werkgelegenheid met respectievelijk 12,1 pct. en 6,6 pct. omhoog, tegen slechts 1,6 pct. en 3,7 pct. voor de directe werkgelegenheid. Dat verschil kan worden verklaard door de werkgelegenheidsaanwas in sectoren die erg afhankelijk zijn van toelevering, zoals de metaalverwerkende, de chemische en de automobielnijverheid. De sterkste totale stijging werd opgetekend in 1999 (+ 7,0 pct.) en het jaar met het grootste aantal banen was 2001 (29.536 directe VTE en 63.795 VTE in totaal). Net als in de haven van Antwerpen, werd het jaar 2002 gekenmerkt door een daling van de directe werkgelegenheid (- 3,5 pct., bijna evenveel als de vermindering met 3,9 pct. in 1996) en de totale werkgelegenheid (- 3,2 pct.).

De verhouding van de indirecte tot de directe werkgelegenheid bleef in 2002 hoog. Net als voor het geheel van de vier havens werd in 1999 een recordpeil opgetekend (117,7 pct.). Nadien nam deze verhouding enigszins af, maar in 2002 bereikte ze opnieuw een relatief hoog niveau (116,6 pct.). De daling van de indirecte werkgelegenheid na 1999 was vooral te wijten aan de afname van de werkgelegenheid in de sectoren van de chemische en de automobielnijverheid, die erg afhankelijk zijn van toelevering. Door de toename van de werkgelegenheid bij de rederijen bleef het fenomeen evenwel beperkt.

Evolutie per cluster in directe effecten

Het industriële segment neemt het grootste gedeelte van de bezoldigde havenwerkgelegenheid in, namelijk gemiddeld 75,6 pct. tijdens de beschouwde periode. Het aandeel van de groothandel en de maritieme cluster beliep respectievelijk slechts 9,5 en 7,4 pct. De directe werkgelegenheid - verdeling inbegrepen - steeg het sterkst in 2001, namelijk met 8,4 pct. in de maritieme cluster en met 2,1 pct. in de industrie. De sterkste gemiddelde stijging van de directe werkgelegenheid gedurende deze zeven jaar werd opgetekend bij de logistieke diensten en het transport die weliswaar, relatief gesproken, minder belangrijk zijn (respectievelijk + 2,3 en + 5,3 pct.). De daling van de directe werkgelegenheid in de haven van Gent met 3,5 pct. in 2002 moet vooral worden toegeschreven aan de afname in de industrie (- 4,8 pct.).

Evolutie per sector in directe effecten

De werkgelegenheid in het Gentse havengebied concentreert zich hoofdzakelijk in de metaalverwerkende en de automobielnijverheid en in mindere mate in de andere diensten, de chemische nijverheid en de andere industrie. In 2001 bereikte de tewerkstelling in de metaalverwerkende nijverheid een recordpeil van 7.582 VTE. In hetzelfde jaar beliep de werkgelegenheid in de automobielnijverheid en de chemische nijverheid respectievelijk 6.851 en 2.090 VTE. In 2002 volgde dan de eerder vermelde daling.

Voor de haven van Gent werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake directe werkgelegenheid in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- In de metaalverwerkende nijverheid daalde de tewerkstelling met 5,5 pct. tot een peil van 7.163 VTE. Sidmar zette bepaalde activiteiten inzake R&D stop en schrapte een groot aantal banen (volgens de berekeningen 480 VTE);
- De werkgelegenheid in de automobielnijverheid daalde met 3,3 pct. en bedraagt 6.624 VTE. De toegevoegde waarde van Volvo Cars Gent stagneerde in 2002. Met uitzondering van deze onderneming, die goede resultaten kon voorleggen, was de situatie in de sector weinig rooskleurig, met als gevolg een nagenoeg algemene vermindering van de werkgelegenheid;
- Ook in de chemische nijverheid nam de tewerkstelling af. Alles bij elkaar daalde het personeelsbestand met 8,9 pct. tot 1.903 VTE. De belangrijkste oorzaak was de in punt 4.2.2 besproken vermindering van de activiteit;

TABEL 18

**SYNTHESE VAN HET WERKGELEGENHEIDSVEROLOP IN GENT
VAN 1995 TOT 2002
(VTE)**

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	505	382	509	544	543	547	634	830	2,9	64,3	7,4
Goederen- behandelaars	1.254	1.111	1.210	1.347	1.385	1.335	1.342	1.172	4,1	- 6,5	- 1,0
Rederijen	166	98	91	112	306	109	122	137	0,5	- 17,3	- 2,7
Andere diensten	24	23	20	17	20	22	23	38	0,1	57,3	6,7
Visserij	4	5	6	8	11	8	8	8	0,0	92,5	9,8
Scheepsbouw en -herstelling	100	55	63	85	75	69	86	81	0,3	- 19,0	- 3,0
Andere industrie	0	0	0	0	0	0	49	47	0,2	-	-
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Totaal maritiem	2.053	1.673	1.898	2.112	2.339	2.090	2.265	2.312	8,1	12,6	1,7
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel	2.841	2.562	2.578	2.565	2.494	2.601	2.782	2.851	10,0	0,3	0,0
Energie	1.779	1.671	1.350	817	848	871	890	841	3,0	- 52,7	- 10,1
Petroleum- industrie	0	0	0	0	0	70	63	56	0,2	-	-
Chemische nijverheid	1.802	1.802	1.773	1.833	1.798	2.040	2.090	1.903	6,7	5,6	0,8
Automobiel- nijverheid	5.916	6.133	6.222	6.668	6.791	6.532	6.851	6.624	23,2	12,0	1,6
Elektronica	1.747	1.542	1.490	1.428	1.395	1.493	1.185	1.099	3,9	- 37,1	- 6,4
Metaalverwerken- de nijverheid	6.973	6.864	7.090	7.243	7.419	7.505	7.582	7.163	25,1	2,7	0,4
Voedings- nijverheid	498	484	470	476	520	508	673	674	2,4	35,2	4,4
Andere industrie	2.557	2.496	2.638	2.478	2.427	2.507	2.641	2.562	9,0	0,2	0,0
Totaal industrie	21.272	20.991	21.032	20.944	21.199	21.527	21.975	20.923	73,4	- 1,6	- 0,2
Andere diensten	777	645	600	612	663	918	1.019	1.057	3,7	36,0	4,5
Andere industrie	117	138	166	193	206	245	215	61	0,2	- 47,6	- 8,8
Openbare sector	301	293	287	294	295	238	244	283	1,0	- 6,0	- 0,9
Totaal logistieke diensten	1.195	1.076	1.052	1.099	1.164	1.402	1.478	1.401	4,9	17,3	2,3
Wegvervoer	448	378	429	449	426	405	530	513	1,8	14,6	2,0
Andere diensten	259	296	418	453	433	456	507	500	1,8	93,1	9,9
Totaal transport	707	674	847	902	859	861	1.038	1.014	3,6	43,4	5,3
Totaal niet- maritiem	26.015	25.303	25.510	25.509	25.716	26.391	27.272	26.189	91,9	0,7	0,1
Directe effecten	28.068	26.977	27.408	27.622	28.055	28.482	29.536	28.501	100,0	1,5	0,2
Verdeling (p.m.)	163	92	108	129	145	111	188	191	0,0	17,3	2,3

Bron: NBB.

TABEL 18 **SYNTHESE VAN HET WERKGELEGENHEIDSVEROLOOP IN GENT**
VAN 1995 TOT 2002

(vervolg)

(VTE)

Sectoren: indirecte effecten ⁴⁷	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Totaal maritiem	2.231	1.850	2.188	2.519	3.340	2.628	3.126	3.122	9,4	39,9	4,9
Totaal niet- maritiem.....	26.382	26.506	25.915	26.950	29.686	29.505	31.133	30.110	90,6	14,1	1,9
Indirecte effecten.....	28.613	28.355	28.102	29.469	33.027	32.133	34.259	33.233	100,0	16,1	2,2
Totaal werkgelegenheid	56.681	55.332	55.511	57.091	61.081	60.615	63.795	61.733	-	8,9	1,2

Bron: NBB.

- De sector van de andere diensten (inclusief de groothandel) is een van de enige waarin de eigen werkgelegenheid in 2002 toenam (+ 2,7 pct.) tot 4.446 VTE. De totale werkgelegenheid van de sector bedroeg op dat ogenblik 9.503 VTE. Bij BP Belgium steeg het personeelsbestand met 45,5 pct. tot 182 VTE;
- Na het voor de werkgelegenheid gunstige jaar 2001 daalde het aantal werknemers in de andere industrie met 8,1 pct. tot 2.670 VTE.

« Top 10 » van de werkgelegenheid in de haven van Gent in 2002

Sidmar, Volvo Cars en Volvo Europa Truck behielden in de rangschikking hun plaats van 2001. Ze kregen het gezelschap van Electrabel, een onderneming die meerdere arrondissementen bestrijkt, en de NMBS, die opgenomen werd in de sector van de andere diensten.

TABEL 19 **« TOP 10 » VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT IN 2002**
(VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	SIDMAR	Metaalverwerkende nijverheid	5.792
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	3.831
3	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	2.473
4	ELECTRABEL	Energie	740
5	GE POWER CONTROLS BELGIUM	Elektronica	683
6	HONDA EUROPE	Automobielnijverheid	654
7	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie	446
8	NMBS - SNCB	Andere diensten	419
9	U.C.B.	Chemische nijverheid	350
10	DENYS	Andere industrie	336
	Totaal		15.724

Bron: NBB.

⁴⁷ Het detail van de ramingen wordt gegeven per sector voor de jaren 1995 tot 1999 in tabel 52 van bijlage 5.

4.2.4 Investerings

TABEL 20 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE INVESTERINGEN IN GENT**
VAN 1995 TOT 2002
(miljoenen euro's)

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	5,3	2,7	12,3	6,2	6,3	5,3	6,4	6,8	0,8	28,1	3,6
Goederen- behandelaars	31,9	32,1	27,6	36,3	50,5	34,7	31,8	37,0	4,6	15,9	2,1
Rederijen	2,9	1,1	3,6	6,8	7,7	4,7	6,5	8,2	1,0	184,0	16,1
Andere diensten	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,0	0,2	0,0	- 9,6	- 1,4
Visserij	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,6	0,1	57,3	6,7
Scheepsouw en -herstelling	0,2	0,3	0,5	0,5	0,4	0,5	0,6	0,7	0,1	286,5	21,3
Andere industrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,5	0,1	-	-
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Totaal maritiem	40,8	36,6	44,3	50,1	65,1	45,4	46,2	54,0	6,7	32,2	4,1
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel	39,9	38,5	40,8	35,9	39,2	49,3	64,1	63,5	7,9	59,4	6,9
Energie	20,8	45,9	14,8	13,7	15,6	15,3	18,7	5,0	0,6	- 76,2	- 18,5
Petroleum- industrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	0,3	0,1	0,0	-	-
Chemische nijverheid	32,5	17,8	26,3	31,9	34,7	32,9	46,3	38,3	4,7	17,7	2,4
Automobiel- nijverheid	52,0	150,6	62,2	116,3	220,2	90,0	77,3	132,6	16,4	155,2	14,3
Elektronica	2,9	3,5	5,1	12,5	8,4	12,3	13,8	9,6	1,2	227,0	18,4
Metaalverwerken- de nijverheid	40,9	66,5	115,8	83,2	170,8	244,2	239,5	126,2	15,6	208,7	17,5
Voedings- nijverheid	13,8	11,1	11,9	16,7	27,6	14,3	18,0	18,6	2,3	34,6	4,3
Andere industrie	40,7	29,9	20,3	19,7	32,8	26,8	53,0	302,5	37,4	643,2	33,2
Totaal industrie	203,6	325,2	256,3	294,0	510,1	437,4	467,0	632,9	78,3	210,8	17,6
Andere diensten	6,4	14,1	8,4	9,0	5,6	26,4	24,0	18,5	2,3	188,8	16,4
Andere industrie	7,3	4,2	2,5	2,8	7,8	8,8	4,0	0,9	0,1	- 88,1	- 26,2
Openbare sector	20,4	18,6	22,4	19,0	8,9	14,1	10,5	12,5	1,5	- 38,5	- 6,7
Totaal logistieke diensten	34,1	36,9	33,4	30,7	22,3	49,3	38,4	31,9	3,9	- 6,4	- 0,9
Wegvervoer	10,3	4,9	4,7	9,4	17,0	7,3	8,0	7,7	1,0	- 25,0	- 4,0
Andere diensten	5,7	7,7	10,7	14,3	12,6	15,9	13,0	18,1	2,2	216,0	17,9
Totaal transport	16,0	12,7	15,3	23,7	29,7	23,2	21,0	25,8	3,2	61,0	7,0
Totaal niet- maritiem	293,6	413,3	345,7	384,3	601,3	559,2	590,5	754,2	93,3	156,8	14,4
Totaal investerings	334,5	449,9	390,1	434,4	666,3	604,6	636,6	808,2	100,0	141,6	13,4
Verdeling (p.m.)	3,1	2,4	4,8	3,9	7,3	4,3	6,8	5,8	-	88,9	9,5

Bron: NBB

Algemene evolutie

Met inbegrip van de verdeling zijn de investeringen in de Gentse haven met gemiddeld 13,4 pct. per jaar toegenomen (tabel 20). Dit is de grootste stijging van de vier onderzochte havens. Ze kwam vooral tot uiting in 1996, 1999 en 2002, jaren waarin de investeringen toenamen met respectievelijk 34,5, 53,4 en 26,9 pct.

Alleen in 1997 en 2000 werd een daling opgetekend (met respectievelijk - 13,3 en - 9,3 pct.). 2002, het jaar van de ingebruikname van het intermodaal platform, was een bijzonder gunstig jaar inzake investeringen. Ze vertegenwoordigden een totaal bedrag van 802,4 miljoen euro voor het havengebied en 808,2 miljoen euro met inbegrip van de verdeling.

Evolutie per cluster

De meest opmerkelijke veranderingen inzake investeringen deden zich voor in de industrie (tabel 20). Dit segment alleen was overigens goed voor nagenoeg drie vierde van het gemiddelde totale bedrag (en 78,3 pct. in 2002), veel meer dan de maritieme cluster en de ander niet-maritieme segmenten. Het jaar waarin de investeringen voor activiteiten in het Gentse havengebied het sterkst zijn gestegen, 1999, is ook het jaar waarin de industriële investeringen het meest zijn toegenomen (+ 73,5 pct.) Het volgende jaar daalden de investeringen in de maritieme cluster, de industrie en het transport, terwijl in de logistieke diensten een recordstijging van de investeringen werd opgetekend (+ 121,4 pct.) In 2002 namen de totale investeringen voor de tweede maal fors toe (+ 26,9 pct.), ondanks enkele dalingen: + 16,9 pct. voor de maritieme cluster, - 0,8 pct. in de groothandel, + 35,5 pct. in de industrie, - 17,0 pct. in de logistieke diensten en + 23,2 pct. in het transport. Datzelfde jaar beliepen de investeringen van de NMBS 1,7 miljoen euro.

Evolutie per sector

Het verloop van de directe investeringen in de haven van Gent kan in twee fases worden verdeeld: vóór en na 1999. In dat jaar werd, zoals hierboven vermeld, de sterkste stijging van de periode opgetekend. In de automobielnijverheid, de metaalverwerkende nijverheid, de chemische nijverheid en de goederenbehandeling stegen de investeringen met respectievelijk 89,3, 105,4, 8,7 en 38,9 pct. Na het dieptepunt van 2000 en 2001 groeide 2002 uit tot een recordjaar, met het tweede beste groeicijfer na 1999. De andere industrie speelde daarin een bepalende rol.

Voor de haven van Gent werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake investeringen in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- De sector van de andere industrie maakte een spectaculaire sprong voorwaarts. Ten opzichte van het voorgaande jaar werd er 5,3 keer meer geïnvesteerd, waardoor het investeringsbedrag uitkwam op 303,9 miljoen euro. De voornaamste reden voor deze stijging was de bijna vertienvoudiging van de investeringen van Stora Enso Langerbrugge, die dat jaar 287 miljoen euro beliepen. Dit had te maken met de bouw van een nieuwe papiermachine, onderdeel van een investeringsproject geraamd op 500 miljoen euro;
- De investeringen in de automobielnijverheid stegen met 71,5 pct. en beliepen 132,6 miljoen euro. De bouw van een entrepot op het terrein van Volvo Cars was een van de redenen voor deze ontwikkeling;
- In de metaalverwerkende nijverheid liepen de investeringen met 47,3 pct. terug tot 126,2 miljoen euro. De daling was algemeen en uitte zich onder meer bij Sidmar, Decosteel, Europickling, enz.
- In de goederenbehandeling stegen de investeringen met 16,2 pct tot 37,0 miljoen euro.
- Net als de productie daalden de investeringen in de chemische nijverheid met 17,4 pct, tot 38,3 miljoen euro;
- De overheidssector investeerde 12,5 miljoen euro, 18,9 pct. meer dan in 2001. Het Vlaams Gewest besteedde een aanzienlijk bedrag aan het Kluizendok (ongeveer 41 pct. van de overheidsinvesteringen voor de haven tussen 1989 en 2002). De toelage voor dit project steeg in 2002 tot 76 pct. van het totaal.

« Top 10 » van de investeringen in de haven van Gent in 2002

Ten opzichte van het jaar 2001 handhaafden Sidmar, Volvo Cars en Stora Enso Langerbrugge zich aan de kop van deze rangschikking, maar in omgekeerde volgorde.

TABEL 21 « TOP 10 » VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT IN 2002
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investerings
1	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie	287,1
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	121,6
3	SIDMAR	Metaalverwerkende nijverheid	95,1
4	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Goederenbehandeling	23,2
5	DECOSTEEL II	Metaalverwerkende nijverheid	19,9
6	BP BELGIUM	Andere diensten	15,2
7	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	12,5
8	ALGIST BRUGGEMAN	Voedingsnijverheid	10,4
9	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	9,0
10	OLEON	Chemische nijverheid	8,5
Totaal			602,6

Bron: NBB.

4.2.5 Financiële ratio's (particuliere ondernemingen)

Per cluster

TABEL 22 RATIO'S PER CLUSTER

Clusters	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Maritieme cluster	0,3	2,0	3,7	1,0	1,0	1,0	48,1	47,2	49,1
Niet-maritieme cluster									
Groothandel	27,7	3,4	- 7,4	1,0	0,8	0,7	32,6	35,6	35,7
Industrie	8,6	1,4	- 7,1	0,9	0,9	0,9	35,0	33,8	30,5
Logistieke diensten	6,6	5,0	- 10,2	1,8	1,8	1,3	70,6	70,7	70,2
Transport.....	2,2	1,7	- 10,2	1,0	1,1	1,0	34,2	30,6	28,7
Gewogen gemiddelde	8,9	3,3	- 7,6	1,1	1,0	0,9	47,0	46,2	41,8

Bron: NBB.

- Bijzonder kenmerk voor de haven van Gent: de nettorentabiliteit van de ondernemingen in de haven werd in 2002 negatief. Dit hield verband met een globaal genomen negatief resultaat in de niet-maritieme cluster. Tabel 23 verschaft meer gedetailleerde toelichting, met name voor de twee belangrijkste segmenten van de haven: de industrie en de groothandel;
- De liquiditeit verzwakte verder in 2002. Het netto bedrijfskapitaal werd globaal negatief. Hoewel deze ratio constant bleef in de maritieme ondernemingen (de waarde van de realiseerbare en beschikbare activa kwam trouwens overeen met die van de korte-termijnpassiva) en de industrie, daalde zij aanzienlijk in de logistieke diensten en minder uitgesproken in de twee resterende segmenten;
- De solvabiliteit bleef in 2001 relatief stabiel maar daalde het daaropvolgende jaar met ruim 4,3 pct. De industrie speelde een hoofdrol in die ontwikkeling, die in tabel 23 meer gedetailleerd wordt toegelicht.

TABEL 23 RATIO'S PER SECTOR

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Scheepsagenten en expediteurs.....	9,5	12,1	7,1	1,2	1,1	1,1	23,0	27,5	25,7
Goederenbehandeling.....	- 0,9	0,7	3,0	1,1	1,1	1,1	59,2	58,1	57,7
Rederijen.....	7,0	3,5	3,0	0,6	0,8	0,9	10,2	10,4	40,9
Wegvervoerders.....	10,6	14,2	10,9	1,2	1,2	1,3	24,8	26,0	31,2
Andere diensten.....	9,9	4,7	- 9,6	1,4	1,2	0,9	59,7	58,7	55,4
Energie.....	19,0	13,3	17,0	0,7	0,9	1,6	42,3	43,8	43,8
Petroleumindustrie.....	- 54,8	- 20,0	5,7	0,6	0,6	1,1	39,2	41,0	48,2
Chemische nijverheid.....	16,1	15,4	10,0	1,1	1,4	1,3	36,2	45,4	48,6
Scheepsbouw en -herstelling.....	7,6	12,1	24,2	1,6	1,5	1,7	43,7	43,2	52,5
Automobielnijverheid.....	2,4	3,3	3,6	0,5	0,6	0,6	30,2	28,1	27,8
Elektronica.....	- 10,3	2,7	5,4	1,1	0,8	0,7	15,1	- 5,0	- 10,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	8,0	- 8,3	- 29,7	1,0	0,9	1,0	37,9	35,5	30,5
Visserij.....	19,8	11,7	- 8,3	1,1	1,2	0,6	25,0	27,8	21,3
Voedingsnijverheid.....	- 0,4	- 7,6	13,3	1,0	0,9	0,9	29,1	25,3	25,4
Andere industrie.....	15,2	15,4	- 8,4	1,1	1,2	1,0	31,9	34,4	21,2
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Gewogen gemiddelde.....	8,9	3,3	- 7,6	1,1	1,0	0,9	47,0	46,2	41,8

Bron: NBB.

- De teleurstellende resultaten van de metaalverwerkende nijverheid in 2001 verslechterden nog tijdens het daaropvolgende jaar: de negatieve rentabiliteit beliep - 29,7 pct. (tabel 23). De scherpe daling van deze ratio is te wijten aan Sidmar, dat in 2002 een recordverlies boekte van 301,1 miljoen euro en kampte met een krimpend eigen vermogen. Die verliezen vloeiden voort uit een waardevermindering van de financiële vaste activa ten gevolge van de integratie van het bedrijf in de groep Arcelor. De rentabiliteitsratio van Sidmar daalde derhalve tot - 35,6 pct., tegen - 9,4 pct. in 2001. De situatie van deze onderneming, die in 2002 5.792 werknemers telde en waarvan de TW 616,0 miljoen euro bedroeg, verklaart grotendeels de negatieve gemiddelde rentabiliteit van de ondernemingen in de Gentse haven. Ook voor de andere industrie werd deze ratio negatief. Dat was bijvoorbeeld het geval voor Stora Enso Langerbrugge, dat in 2002 een verlies boekte van bijna 26,6 miljoen euro, als gevolg van afschrijvingen van aanzienlijke investeringen die werden uitgevoerd tijdens het voorgaande jaar. Opvallend, maar weinig significant, is dat de petroleumsector opnieuw aanknoopte bij een positieve rentabiliteit, dankzij de gunstige resultaten van Adpo-Ghent;
- In de logistieke diensten en vooral in de andere diensten ging de liquiditeit aanmerkelijk achteruit. Volvo Treasury Europe Coordination Center en Sidmar - Stahlwerke Bremen zijn twee voorbeelden van ondernemingen waarvan de schulden op ten hoogste een jaar in 2002 stegen als gevolg van een liquiditeitstekort. Door de aanmerkelijke daling van de korte-termijnschulden van Adpo-Ghent, werd het netto bedrijfskapitaal van de petroleumindustrie dat jaar opnieuw positief.
- De vermindering van de solvabiliteit in 2002 was vooral te wijten aan de industrie, in het bijzonder aan de metaalverwerkende nijverheid en de elektronica. In de eerste sector daalde de solvabiliteitsratio van Sidmar van 36,4 tot 30,4 pct., vooral als gevolg van overgedragen verliezen, die gedeeltelijk werden gecompenseerd door waardeverminderingen in het kader van de integratie in de groep Arcelor. In de tweede sector liep het eigen vermogen van GE Power Controls Belgium verder terug (negatief eigen vermogen als gevolg van overgedragen verliezen). De sector van de rederijen, in Gent weliswaar vrij

marginaal, zag zijn solvabiliteit nagenoeg verviervoudigen, onder meer als gevolg van het toegenomen vermogen voor zelffinanciering van ondernemingen als Binnenvaart Bulk en Container Transport. Het eigen vermogen van die bedrijven nam fors toe, met name door de afwikkeling van handelsvorderingen.

4.2.6 Goederenverkeer in de haven van Gent in 2002

Synthese

TABEL 24

GENT
(duizenden tonnen)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2002	Ontwikkeling 2001-2002 (in pct.)	Aandeel 2002 (in pct.)
Containers	67	126	193	+ 28,7	0,9
Roll-on/roll-off	672	606	1.278	+ 9,0	5,3
Conventioneel stukgoed	735	870	1.605	- 48,4	6,7
Vloeibare bulkgoederen	2.443	612	3.055	+ 8,4	12,7
Vaste bulkgoederen...	15.777	2.073	17.850	+ 10,2	74,4
Totaal	19.694	4.287	23.981	+ 2,2	100,0

Bron: Jaarverslag 2002 van de Vlaamse Havencommissie

In 2002 deden iets minder dan 10.000 schepen de haven van Gent aan, 2,2 pct. meer dan het voorgaande jaar (tabel 24). Daarmee liep de groei lichtjes terug, vooral als gevolg van een moeilijk jaarbegin. De lossingen vertegenwoordigden bijna 82,1 pct. van de 24,0 miljoen ton overgeslagen goederen. De overslag van bulkgoederen steeg fors, als gevolg van de goede resultaten inzake de aanvoer van granen (+ 647 kT), petroleumproducten (+ 21,7 pct.) en ijzererts (+ 32,6 pct.). De trafiek van het conventioneel stukgoed daalde daarentegen scherp, net als die van de producten van de metaalverwerkende nijverheid (- 52,3 pct.).

De gedetailleerde resultaten van de haven van Gent voor de trafiek van de verschillende goederencategorieën in 2002 worden weergegeven in bijlage 8 (tabel 67). De geïnteresseerde lezer wordt daarnaar verwezen.

4.3 Haven van Oostende

4.3.1 Belangrijke gebeurtenissen in 2002⁴⁸

- Context

Al meer dan 150 jaar is Oostende de belangrijkste Belgische haven voor het vervoer van passagiers en voertuigen via ferry's. Tot 1993 organiseerde de Regie voor Maritiem Transport (RMT) een dagelijkse verbinding per schip naar Dover (Verenigd Koninkrijk). Door de concurrentie van de tunnel onder het Kanaal en van andere havens moest de RMT in 1997 echter haar activiteiten stopzetten - officiële vereffening verklaard in 2000. Andere particuliere operatoren (zoals Hoverspeed) namen de verbinding over, zij het met een beperktere dienstverlening. Deze fundamentele wijziging van de omgeving - de RMT monopoliseerde tot dan toe de voorhaven - heeft echter geleid tot een heropleving van de havenactiviteiten en een diversificatie van het roloverkeer. Tussen 1998 en 2002 is het goederenverkeer met 85,3 pct. toegenomen, dat is een stijging van 3,4 miljoen overgeslagen ton per jaar⁴⁹.

De Oostendse haven is ook een van de best uitgeruste vissershavens van Europa. In 2002 beliep het goederenverkeer meer dan 6 miljoen ton. De komende jaren hopen de havenautoriteiten deze capaciteit te verhogen, dankzij de renovatie van de voorhaven en de verbreding van de vaargeul. Het nieuwe Zeewezendok heeft de capaciteit voor de ontvangst en behandeling van containers in de Oostendse haven aanzienlijk uitgebreid en haar doen uitgroeien tot een van de meest flexibele rorohavens. In 2002 liet deze activiteit een recordgroei optekenen van meer dan 40 pct. Ook andere activiteiten groeiden in een vergelijkbaar tempo. Het succes van bepaalde rederijen als Transeuropa Ferries speelt daarin een belangrijke rol. Die laatste bezit meerdere schepen voor de roroverbinding naar Ramsgate.

- Industrie

Tractebel sloot een contract met Proviron Fine Chemicals (de groep die ontstond uit de overname van de groep Fine Chemicals, een afdeling van UCB, in 1996) voor het beheer, de uitbating en het onderhoud van de nutsvoorzieningen en de installaties op de site van Plassendale Chemie. In december maakte het Belgisch-Amerikaans consortium rond Immo Industry Group, GE Capital Real Estate en KBC zijn plannen bekend voor de bouw van een logistiek park op het industrieterrein Plassendale 1 in de achterhaven van Oostende.

- Infrastructuur

Op 1 oktober 2002 begon de bouw van een nieuwe spoorwegbrug voor de ontsluiting van Plassendale 1 via het spoor. Tegelijkertijd werd een nieuwe oeververdediging gebouwd op het terrein van Seminck Gas. Eind 2002 werd gestart met grootscheepse werken aan het kruispunt De Bolle, met als doel het verkeer naar de haven vlotter te laten verlopen. De haven van Oostende verwacht over het algemeen een sterke verbetering van haar maritieme toegang. Die zou er onder meer moeten komen via nieuwe aanpassingen van de voorhaven, die in een eerste fase moeten leiden tot een stijging van het maritieme verkeer tot 10 miljoen ton per jaar.

Ook de met de haven verbonden toegevoegde waarde, en meer bepaald die van de toelevering, steeg fors, in dezelfde verhouding als het havenverkeer.

⁴⁸ Bron: website van de haven van Oostende (<http://www.portofoostende.be>) en Jaarverslag 2002 van de Vlaamse Havencommissie.

⁴⁹ Dat laatste cijfer moet worden gezien tegen de achtergrond van de resultaten van de overige havens: gemiddeld +12,5 pct. groei over dezelfde periode, d.w.z. een stijging met 22,7 miljoen ton, grotendeels voor rekening van Antwerpen. Bron: De Lloyd van 26 februari 2004: artikel « Oostende vergroot marktaandeel », H. Van Der Zee.

4.3.2 Toegevoegde waarde

TABEL 25 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE TE OOSTENDE VAN 1995 TOT 2002**

(miljoenen euro's)

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	5,3	5,0	4,4	4,2	4,6	4,7	3,3	4,0	1,2	- 24,1	- 3,9
Goederen- behandelaars	0,6	0,7	5,2	5,4	4,2	4,9	5,4	6,3	1,9	920,0	39,3
Rederijen	17,4	8,6	- 10,5	4,9	0,5	0,0	- 2,6	- 4,4	- 1,3	- 125,1	- 182,1
Andere diensten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	-	-
Visserij	27,4	30,9	30,6	33,8	27,2	21,9	30,3	17,5	5,4	- 36,2	- 6,2
Scheepsouw en -herstelling	3,2	2,9	2,8	3,4	4,8	4,5	4,5	4,0	1,2	24,5	3,2
Andere industrie	12,2	10,9	32,5	26,1	33,7	19,9	23,1	22,8	7,0	86,7	9,3
Openbare sector	14,0	11,4	11,4	9,0	10,1	8,7	7,8	7,8	2,4	- 44,7	- 8,1
Totaal maritiem	80,2	70,4	76,4	86,9	85,2	64,6	71,9	58,3	18,0	- 27,3	- 4,5
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel	18,5	17,4	18,7	21,7	24,8	26,2	24,0	21,7	6,7	17,1	2,3
Energie	0,0	0,0	0,1	1,3	0,9	1,0	0,8	0,7	0,2	-	-
Petroleum- industrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	25,1	34,9	32,8	27,7	29,8	23,3	24,7	35,7	11,0	42,3	5,2
Automobiel- nijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Elektronica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Metaalverwerken- de nijverheid	19,9	38,7	46,8	54,4	84,9	88,3	130,9	118,5	36,6	497,0	29,1
Voedings- nijverheid	0,7	0,5	0,5	0,6	3,3	0,6	6,1	6,7	2,1	874,6	38,4
Andere industrie	13,5	13,9	12,7	12,1	8,1	8,6	9,4	6,9	2,1	- 48,9	- 9,1
Totaal industrie	59,1	88,1	92,8	96,0	126,9	121,8	172,0	168,5	52,0	185,2	16,2
Andere diensten	17,7	11,6	5,7	9,0	8,8	11,4	13,5	21,4	6,6	21,2	2,8
Andere industrie	0,0	0,0	0,0	2,6	4,5	4,6	5,5	6,1	1,9	-	-
Openbare sector	13,9	15,0	19,3	19,4	20,7	23,4	24,9	25,7	7,9	84,9	9,2
Totaal logistieke diensten	31,6	26,6	25,0	31,1	34,0	39,4	43,9	53,2	16,4	68,6	7,7
Wegvervoer	10,3	10,0	10,9	11,9	11,7	12,3	16,9	18,5	5,7	79,2	8,7
Andere diensten	1,5	1,6	1,4	1,8	0,8	1,2	3,4	3,8	1,2	158,2	14,5
Totaal transport	11,8	11,6	12,4	13,8	12,5	13,5	20,3	22,3	6,9	89,2	9,5
Totaal niet- maritiem	120,9	143,7	148,9	162,6	198,3	200,9	260,2	265,7	82,0	119,7	11,9
Directe effecten	201,2	214,1	225,3	249,5	283,4	265,5	332,0	324,0	100,0	61,1	7,0
Verdeling (p.m.)	13,2	12,8	8,0	13,5	11,6	9,6	12,9	10,2	-	- 22,7	- 3,6

Bron: NBB.

Algemene evolutie

Tussen 1995 en 2002 steeg de totale TW van de Oostendse haven met 19,4 pct., dat is een gemiddelde jaarlijkse stijging van + 2,6 pct. (tabel 25). In tegenstelling tot in Gent lijkt deze stijging op het eerste zicht vooral te danken aan de (directe) ondernemingen van de studie, aangezien hun TW over dezelfde periode met 61,1 pct. toenam (gemiddeld + 7,0 pct. per jaar), terwijl de indirecte TW met 23,6 pct. terugliep (- 3,8 pct. per jaar). In 2001 groeide de directe TW in een recordtempo (+ 25,0 pct.), terwijl ze in het voorgaande jaar haar sterkste daling had laten optekenen (- 6,3 pct.). De indirecte TW steeg vooral in 1998 (+ 126,8 pct.) en in 1999

TABEL 25**SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE TE OOSTENDE VAN 1995 TOT 2002**

(vervolg)

(miljoenen euro's)

Sectoren: indirecte effecten ⁵⁰	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Totaal maritiem	89,0	82,0	- 4,9	116,5	73,8	49,9	35,0	- 68,8	- 46,3	- 177,3	- 196,4
Totaal niet-maritiem	105,6	119,1	112,0	126,4	245,5	273,6	214,9	217,5	146,3	105,9	10,9
Indirecte effecten	194,6	201,0	107,1	242,9	319,3	323,5	249,8	148,6	100,0	- 23,6	- 3,8
Totaal toegevoegde waarde	395,8	415,1	332,4	492,4	602,8	589,0	581,8	472,6	0,0	19,4	2,6

Bron: NBB.

(+ 31,5 pct.), maar daalde aanzienlijk in 2002 (- 40,5 pct.). De totale TW steeg het meest in 1998 (+ 48,1 pct.) en verminderde met 18,8 pct. in 2002 (de op een na sterkste daling, na die van 1997). Daarmee volgde ze het patroon van de indirecte TW. De TW van de havenondernemingen liep tijdens dat laatste jaar met slechts 1,7 pct. terug. De totale met de Oostendse havenactiviteit verbonden TW bedroeg op dat ogenblik 472,6 miljoen euro.

In 2000 bedroeg de indirecte TW 121,8 pct. van de directe TW voor de Oostendse haven, het hoogste peil ooit. De aanzienlijke daling van deze ratio in 2001 werd bevestigd in 2002, toen ze nog slechts 45,9 pct. beliep. De productievermindering in de visserijsector is daaraan niet vreemd (zie verder).

Evolutie per cluster in directe effecten

Tabel 25 toont aan dat het verloop van de TW sterk verschilt van de ene cluster tot de andere. Voor de totale TW was 1999 het absolute recordjaar van de onderzochte periode: na de opgemerkte stijgingen van de vorige jaren bereikte de directe TW een hoogtepunt van 283,4 miljoen euro. In de maritieme cluster werd de grootste stijging opgetekend in 1998 (+ 13,7 pct.) evenals in de logistieke diensten (+ 24,2 pct.). In 2001 werd in de industrie de op een na sterkste stijging opgetekend sinds 1996 (+ 41,1 pct.). In 2002 liep de directe TW het meest terug (- 2,4 pct.). In dat jaar daalde de productie van de maritieme cluster met 18,8 pct. De TW van het segment groothandel verminderde met 9,6 pct., en die van de industrie met 2,0 pct. In het transport en in de logistieke diensten steeg de TW daarentegen met respectievelijk 9,8 pct. en 21,2 pct.

Evolutie per sector in directe effecten

De belangrijkste sectoren inzake TW zijn de metaalverwerkende nijverheid, de andere industrie en de chemische nijverheid. Op enige afstand volgen de openbare sector, de andere diensten, de visserij en het wegvervoer. De directe TW van de haven van Oostende steeg het meest in 1999 (+ 13,6 pct.) en in 2001 (+ 25,0 pct.). In 1999 steeg de TW in de metaalverwerkende nijverheid met 56,1 pct. Toen de RMT haar activiteiten stopzette, werd de voorhaven immers gerenoveerd, waardoor heel wat ruimte vrijkwam voor de ontwikkeling van nieuwe activiteiten. Behalve de eerder genoemde sector, profiteerde de chemische nijverheid van deze gunstige context: De TW hiervan steeg met 7,6 pct. Na een lichte daling in 2000 en een bescheiden herstel in 2001, dat enkel de havenondernemingen gold en niet volstond om de vermindering van de indirecte TW ongedaan te maken, volgde in 2002 de reeds vermelde recorddaling, namelijk in de maritieme cluster.

Voor de haven van Oostende werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake directe TW in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- De TW van de metaalverwerkende nijverheid daalde met 9,5 pct. tot 118,5 miljoen euro. In hetzelfde jaar liep de TW van Daikin met 9 pct. terug tot 116 miljoen euro;

⁵⁰ Het detail van de ramingen wordt gegeven per sector voor de jaren 1995 tot 1999 in tabel 53 van bijlage 5.

- De directe TW van de andere diensten ging met 14,9 pct. omhoog en beliep 47,2 miljoen euro. Het faillissement van Onderlinge Visafslag speelde daarin zeker een rol;
- Na twee sombere jaren steeg de TW van de chemische nijverheid met 44,7 pct. en de TW beliep 35,7 miljoen euro. De TW van Proviron Fine Chemicals steeg met 17,5 pct. tot 16,7 miljoen euro. Met deze laatste onderneming sloot Tractebel een contract voor het beheer, de uitbating en het onderhoud van de nutsvoorzieningen en de installaties op de site van Plassendale Chemie;
- In de visserij werd de sterkste daling van de TW over heel de periode opgetekend: ze liep namelijk met 42,2 pct. terug tot 17,5 miljoen euro. Morubel, goed voor 10 miljoen euro aan TW in 2001, werd overgenomen door Morubel Holding (volgens de NACE-Bel nomenclatuur een andere bedrijfstak dan de visserij); bij Stolt Sea Farm en De Zwerver daalde de TW met respectievelijk 13 en 6 pct. tot 2,6 en 1,1 miljoen euro;
- De TW van het wegvervoer steeg met 9,4 pct. tot 18,5 miljoen euro.

« Top 10 » van de TW in de haven van Oostende in 2002

Daikin Europe, een onderneming uit de metaalverwerkende nijverheid die gespecialiseerd is in de fabricage van airconditioningssystemen, voert de rangschikking aan. Proviron zette zijn expansie voort, zoals bleek uit de stijging van Provironftal, een dochteronderneming die zich sedert 2001 toelegt op de productie van ftaalhydride en andere ftalaten. Ten opzichte van 2001 verdwenen bepaalde ondernemingen uit de rangschikking omdat ze niet verplicht zijn een jaarrekening neer te leggen: dat is het geval voor De Oesterbank, een vzw waarvan de NACE-Bel code 85.322 (« Beschutte werkplaatsen») met geen enkele cluster of geen enkel segment kan worden vergeleken. Hoverspeed Holyman Ltd ontbreekt in de rangschikking omdat het als buitenlandse onderneming geen jaarrekening moet neerleggen bij de Balanscentrale.

TABEL 26 « TOP 10 » VAN DE TW IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2002
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	TW
1	DAIKIN EUROPE NV	Metaalverwerkende nijverheid	116,3
2	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	25,7
3	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Andere industrie	21,4
4	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid	16,7
5	PROVIRONFTAL	Chemische nijverheid	13,0
6	MORUBEL HOLDING	Andere diensten	10,3
7	ZEEMACHT (LANDSVERDEDIGING)	Openbare sector	7,8
8	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer	6,6
9	CHOCOLATERIE JACALI	Voedingsnijverheid	6,1
10	INTERCOMMUNALE VOOR VUILVERWIJDERING... *	Andere industrie	5,6
Totaal			229,4

Bron: NBB.

* INTERCOMMUNALE VOOR VUILVERWIJDERING EN -VERWERKING VOOR OOSTENDE EN OMMELAND

4.3.3 Bezoldigde werkgelegenheid

TABEL 27 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE WERKGELEGENHEID TE OOSTENDE**
VAN 1995 TOT 2002
(VTE)

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	85	67	66	78	80	74	31	45	1,1	- 47,0	- 8,7
Goederen- behandelaars	15	10	40	45	55	76	68	75	1,8	387,3	25,4
Rederijen	1.387	1.309	767	501	390	0	10	11	0,3	- 99,2	- 50,1
Andere diensten	0	0	0	0	0	1	2	2	0,0	-	-
Visserij	577	545	452	454	448	364	391	250	6,1	- 56,7	- 11,3
Scheepsouw en -herstelling	112	69	59	61	79	76	86	79	1,9	- 29,3	- 4,8
Andere industrie	161	155	402	324	281	172	227	187	4,6	15,9	2,1
Openbare sector	475	358	355	232	259	237	212	212	5,2	- 55,4	- 10,9
Totaal maritiem	2.813	2.513	2.141	1.694	1.594	1.000	1.026	860	21,0	- 69,4	- 15,6
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel	452	341	389	365	373	411	402	367	9,0	- 18,8	- 2,9
Energie	0	0	0	8	5	5	4	4	0,1	-	-
Petroleum- industrie	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	338	465	437	442	464	369	307	408	10,0	20,6	2,7
Automobiel- nijverheid	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Elektronica	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Metaalverwerken- de nijverheid	396	561	649	738	882	948	1.117	1.150	28,1	190,5	16,5
Voedings- nijverheid	15	15	10	12	48	11	56	62	1,5	315,3	22,6
Andere industrie	358	364	341	313	205	195	194	134	3,3	- 62,6	- 13,1
Totaal industrie	1.107	1.405	1.437	1.513	1.604	1.529	1.679	1.758	42,9	58,8	6,8
Andere diensten	188	179	104	132	153	162	168	238	5,8	26,7	3,4
Andere industrie	0	0	0	30	33	34	36	36	0,9	-	-
Openbare sector	434	438	557	526	527	569	533	540	13,2	24,4	3,2
Totaal logistieke diensten	622	617	661	688	713	765	736	814	19,9	30,9	3,9
Wegvervoer	157	140	142	169	160	163	231	226	5,5	43,7	5,3
Andere diensten	35	32	31	38	13	18	69	70	1,7	100,0	10,4
Totaal transport	192	172	173	207	173	181	300	296	7,2	54,0	6,4
Totaal niet- maritiem	2.373	2.535	2.660	2.773	2.863	2.886	3.117	3.235	79,0	36,3	4,5
Directe effecten	5.186	5.048	4.801	4.467	4.457	3.886	4.143	4.095	100,0	- 21,0	- 3,3
Verdeling (p.m.)	277	201	112	178	161	141	162	135	-	- 51,2	- 9,7

Bron: NBB.

TABEL 27

**SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE WERKGELEGENHEID TE OOSTENDE
VAN 1995 TOT 2002**
(VTE)

Sectoren: indirecte effecten ⁵¹	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Totaal maritiem	3.587	3.857	3.792	3.277	2.563	544	654	539	17,6	- 85,0	- 23,7
Totaal niet-maritiem	1.678	1.900	1.796	1.985	2.229	2.203	2.389	2.526	82,4	50,5	6,0
Indirecte effecten	5.266	5.756	5.588	5.262	4.792	2.747	3.043	3.065	100,0	- 41,8	- 7,4
Totaal werkgelegenheid ..	10.451	10.804	10.389	9.729	9.249	6.633	7.186	7.159	-	- 31,5	- 5,3

Bron: NBB

Algemene evolutie

In tegenstelling tot de drie andere havens liep de totale werkgelegenheid (direct, verdeling inbegrepen, en indirect) in de haven van Oostende in de periode 1995 - 2002 aanzienlijk terug, namelijk met 31,5 pct. of gemiddeld - 5,3 pct. per jaar. Die ontwikkeling was op de eerste plaats te wijten aan de scherpe daling in de toeleveringsbedrijven, aangezien de indirecte werkgelegenheid tijdens die periode met 41,8 pct. verminderde, of met gemiddeld - 7,4 pct. per jaar. Bij de directe werkgelegenheid is de daling minder scherp, maar toch nog aanzienlijk, namelijk - 21,0 pct., of gemiddeld - 3,3 pct. per jaar. De werkgelegenheid die met name in de chemische nijverheid werd gecreëerd, een hoogst productieve sector, volstond niet om deze tendens om te buigen. Het jaar 2000 was een slecht jaar voor de werkgelegenheid: 12,8 pct. van de directe banen ging verloren en 42,7 pct. van de indirecte. De totale werkgelegenheid verminderde derhalve met 28,3 pct. De verklaring voor die aanmerkelijke daling lag hoofdzakelijk bij het stopzetten van de activiteiten van de RMT en de herstructureringen in andere sectoren, zoals de chemische nijverheid. Zoals verder wordt uiteengezet, liep de werkgelegenheid in deze sector onafgebroken terug, net als de investeringen. In de Oostendse rederijen werd sinds 1996 nagenoeg niet meer geïnvesteerd. Deze sector wordt gekenmerkt door een zeer aanzienlijke indirecte werkgelegenheid. De scherpe daling van die indirecte werkgelegenheid (zie tabel 27) is onder andere het gevolg van de beëindiging van de activiteiten van de RMT. Aangezien de meeste andere rederijen in buitenlandse handen zijn, leidde het verdwijnen van de RMT tot een erg scherpe vermindering van het aandeel van Oostende in de verdeling van de met deze bedrijfstak verbonden indirecte effecten. Immers, de bedrijfstak rederijen genereert een groot aantal indirecte banen. Het feit dat Oostende niet meer bijdraagt tot dit totaal heeft een onmiddellijke weerslag op de keten van leveranciers, in de hypothese dat de indirecte effecten beperkt blijven tot de nationale economie (zie hypothese 2 van bijlage 1 - punt 5.2.3).

Het lichte herstel van 2001 (+ 6,6 pct. directe jobs, + 10,8 pct. indirecte en + 8,3 pct. totale werkgelegenheid) volstond niet om dit verlies goed te maken. In 2002 daalde de directe werkgelegenheid opnieuw (- 1,2 pct.), een daling die amper werd gecompenseerd door de geringe stijging van de indirecte werkgelegenheid (+ 0,7 pct.). In totaal liep de werkgelegenheid voor het geheel van de Oostendse havenondernemingen met 0,4 pct. terug.

In de toeleveringsbedrijven bereikte de verhouding tussen de indirecte en de directe werkgelegenheid in 1998 een hoogtepunt van 117,8 pct. In 1999 liep deze ratio enigszins terug en in 2000 daalde ze opnieuw tot minder dan 75 pct. In 2002 beliep ze 74,8 pct. De relatieve daling van de indirecte werkgelegenheid in de haven van Oostende hield voornamelijk verband met de verminderde werkgelegenheid in de rederijen en in de visserij, sectoren die erg afhankelijk zijn van externe arbeidskrachten.

Evolutie per cluster in directe effecten

Hoewel de werkgelegenheid sinds 1995 achteruitging, werd de sterkste daling opgetekend in 2000 (- 12,8 pct. zie tabel 27), als gevolg van de vereffening van de RMT en het verlies van 390 banen in die onderneming. Door het wegvallen van de directe werkgelegenheid van de RMT en de verdwijning van de met haar

⁵¹ Het detail van de ramingen wordt gegeven per sector voor de jaren 1995 tot 1999 in tabel 54 van bijlage 5.

activiteiten verbonden arbeidsplaatsen, verminderde de totale werkgelegenheid van de maritieme cluster datzelfde jaar met 37,3 pct.. Ook het industriële segment deelde in de klappen, zij het in mindere mate (- 4,7 pct.). Na een lichte heropleving in 2001 (+ 6,6 pct.), liep de directe werkgelegenheid het volgende jaar opnieuw terug, onder meer als gevolg van een scherpe daling van de TW in Oostende. In 2002 ging de werkgelegenheid aanzienlijk achteruit in de maritieme cluster (- 16,2 pct.) en in de groothandel (- 8,7 pct.). De werkgelegenheid van de industrie, daarentegen, steeg met 4,7 pct., die van de logistieke diensten ging met 10,6 pct. vooruit.

Evolutie per sector in directe effecten

De daling van de werkgelegenheid in de haven van Oostende tussen 1995 en 2002 was in de eerste plaats te wijten aan het beëindigen van de activiteiten van de RMT. De Regie behoorde tot de sector van de rederijen, stelde 1.356 VTE tewerk in 1995. Er waren nog 390 personen tewerkgesteld in 1999. Zoals reeds vermeld, ging de totale werkgelegenheid van de haven van Oostende in 2000 in een nooit gezien tempo naar beneden. De daling kwam onder meer sterk tot uiting in de chemische nijverheid (- 20,4 pct.) en de visserij (- 18,9 pct.). In 2001 werd een algemene heropleving opgetekend, maar in 2002 zette de voorheen opgetekende daling zich door.

Voor de haven van Oostende werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake directe werkgelegenheid in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- De vermindering was hoofdzakelijk toe te schrijven aan de visserij: in die sector liep de werkgelegenheid met 36,0 pct. terug tot 250 VTE. De productiedaling bij Stolt Sea Farm en De Zwerver, alsook de overname van Morubel door Morubel Holding (die volgens de NACE-Bel nomenclatuur niet wordt opgenomen in de visserij) bleven niet zonder gevolg voor de werkgelegenheid;
- In de chemische nijverheid steeg de werkgelegenheid met 32,7 pct. tot 408 VTE. Bij Proviron en Provionftal leidden de goede resultaten tot de indienstneming van personeel vanaf 2001;
- In de metaalverwerkende nijverheid werden geen grote veranderingen opgetekend op het vlak van de werkgelegenheid. Ondanks de daling van de productie bij Daikin Europe, steeg de werkgelegenheid met 2,9 pct. tot 1.150 VTE.
- In de andere diensten nam de totale werkgelegenheid met 5,7 pct. toe, tot 677 VTE;
- In de andere industrie, daarentegen, daalde ze met 21,8 pct. tot 357 VTE.

« Top 10 » van de werkgelegenheid in de haven van Oostende in 2002

In het vlak van de werkgelegenheid spelen zowel Daikin als Provionftal een vooraanstaande rol. Daikin Europe alleen vertegenwoordigt meer dan 1.000 banen.

TABEL 28 **« TOP 10 » VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2002**
(VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	DAIKIN EUROPE NV	Metaalverwerkende nijverheid	1.112
2	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	540
3	ZEEMACHT (LANDSVERDEDIGING)	Openbare sector	212
4	PROVIRONFTAL	Chemische nijverheid	176
5	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Andere industrie	168
6	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid	122
7	MORUBEL HOLDING	Andere diensten	104
8	STOLT SEA FARM	Visserij	69
9	ORAC	Chemische nijverheid	66
10	OSWALD DE BRUYCKER	Andere diensten	63
	Totaal		2.631

Bron: NBB.

4.3.4 Investeringsen

TABEL 29 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE INVESTERINGEN TE OOSTENDE VAN 1995 TOT 2002**
(miljoenen euro's)

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	0,3	1,6	0,1	0,3	0,5	0,7	0,8	0,5	0,8	58,2	6,8
Goederen- behandelaars	0,4	0,8	0,8	2,7	8,6	9,1	5,3	4,6	7,5	1.079,5	42,3
Rederijen	111,9	1,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6	0,9	- 99,5	- 53,2
Andere diensten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,1	0,1	-	-
Visserij	5,9	12,2	5,7	11,0	17,8	19,1	6,8	4,0	6,5	- 32,1	- 5,4
Scheepsouw en -herstelling	0,9	0,2	0,4	0,7	2,9	2,3	0,8	0,4	0,6	- 57,5	- 11,5
Andere industrie	1,4	0,9	30,4	18,7	42,7	6,2	0,8	0,6	0,9	- 59,5	- 12,1
Openbare sector	0,6	2,8	1,5	1,9	0,0	0,0	1,7	0,0	0	- 100,0	- 100,0
Totaal maritiem	121,4	19,5	38,9	35,9	72,6	37,6	16,3	10,7	17,4	- 91,2	- 29,4
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel	5,4	3,5	7,0	10,4	7,0	7,4	4,3	6,0	9,8	11,7	1,6
Energie	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,0	0	-	-
Petroleum- industrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	-	-
Chemische nijverheid	3,1	10,5	8,9	18,5	12,5	20,6	7,6	7,3	12	140,6	13,4
Automobiel- nijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	-	-
Elektronica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	-	-
Metaalverwerken- de nijverheid	6,2	5,0	7,2	11,3	11,8	14,0	17,3	7,7	12,6	25,3	3,3
Voedings- nijverheid	0,6	0,0	0,0	0,0	1,3	0,3	4,0	1,0	1,6	56,6	6,6
Andere industrie	1,6	1,5	1,2	0,8	0,7	0,8	1,2	0,7	1,1	- 57,5	- 11,5
Totaal industrie	11,5	17,0	17,5	30,8	26,4	35,8	30,2	16,8	27,4	46,1	5,6
Andere diensten	4,0	1,8	2,2	1,1	2,3	2,6	5,4	7,6	12,5	89,1	9,5
Andere industrie	0,0	0,0	0,0	4,4	0,7	0,4	0,4	1,4	2,2	-	-
Openbare sector	13,0	16,7	23,7	19,6	16,1	17,4	6,2	12,0	19,5	- 8,1	- 1,2
Totaal logistieke diensten	17,0	18,5	25,9	25,2	19,2	20,4	12,0	21,0	34,2	23,0	3,0
Wegvervoer	3,3	2,5	2,7	3,4	2,6	3,7	4,5	3,4	5,6	3,5	0,5
Andere diensten	0,2	0,5	0,8	1,0	0,4	0,5	1,4	3,5	5,7	1.534,5	49,1
Totaal transport	3,5	3,0	3,5	4,4	3,0	4,2	5,9	6,9	11,3	96,8	10,2
Totaal niet- maritiem	37,4	42,0	53,9	70,9	55,6	67,8	52,3	50,7	82,6	35,4	4,4
Totaal investeringsen	158,8	61,5	92,8	106,8	128,3	105,4	68,6	61,3	100,0	- 61,4	- 12,7
Verdeling (p.m.)	4,7	10,7	2,7	5,3	10,6	7,9	3,8	2,8	-	- 39,8	- 7,0

Bron: NBB.

Algemene evolutie

Over de beschouwde periode daalden de totale investeringen van de haven van Oostende met gemiddeld 12,7 pct. per jaar (tabel 29). De sterkste daling werd opgetekend in 1996 (-61,3 pct.), het jaar waarin de RMT quasi stopte met haar investeringen (de regie verwerfde de ferry Prins Filip in 1995). In 1997 werd opnieuw meer geïnvesteerd, met name in de haveninfrastructuur: de totale stijging bedroeg 50,8 pct. De laatste drie jaar namen de investeringen echter gestaag af: met 17,8 pct. in 2000, 35,0 pct. in 2001 en 10,6 pct. in 2002. In dat

laatste jaar beliepen de investeringen in de Oostendse haven 61,3 miljoen euro, waarvan 2,8 miljoen euro uit de verdeling.

Evolutie per cluster

De meest markante ontwikkelingen met betrekking tot de investeringen in de Oostendse haven tussen 1995 en 2002 deden zich voor in de maritieme cluster. De sterkste daling (- 83,9 p.c.) werd opgetekend in 1996 (tabel 29). De belangrijkste verklaring hiervoor was het stopzetten van de investeringen bij de RMT. In 1997 herstelden de investeringen in de Oostendse haven zich. In de maritieme cluster groeiden ze met 100,0 pct., net als in het segment groothandel. De investeringen in de logistieke diensten namen met 39,7 pct. toe. De hausse duurde tot 1999. In 2000, het jaar waarin de RMT officieel stopte met haar activiteiten, diende zich een structurele daling aan. Die daling werd bevestigd in 2001 en zette zich door in 2002. De investeringen in de industrie en de maritieme cluster verminderden met respectievelijk 44,3 en 34,4 pct. In de logistieke diensten gingen de investeringen daarentegen vooruit.

Evolutie per sector

Na het uitzonderlijke jaar 1995 - wegens de aanzienlijke investeringen van de RMT waaronder de aankoop van de ferry Prins Filip (110,8 miljoen euro) - en de daaropvolgende scherpe daling, namen de totale investeringen tussen 1996 en 1999 geleidelijk toe. Vanaf 2000 gingen ze echter opnieuw in dalende lijn. In de loop van 1999 stegen de investeringen in de sectoren andere industrie en de visserij met respectievelijk 84,2 en 61,1 pct. In de twee volgende jaren liepen de totale investeringen aanzienlijk terug, een tendens die in 2002 werd voortgezet, zij het minder uitgesproken.

Voor de haven van Oostende werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake investeringen in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- In de andere diensten stegen de investeringen met 55,1 pct. tot 17,2 miljoen euro. Opmerkelijk waren de aanzienlijke investeringen van de NMBS;
- In de andere industrie namen de investeringen met 7,4 pct. toe, tot 2,6 miljoen euro. Baggerwerken De Cloedt en Zoon volgde deze tendens;
- De investeringen in de chemische nijverheid daalden licht (- 2,8 pct), tot 7,3 miljoen euro;
- Bij de goederenbehandelaars liepen ze met 13,7 pct. terug, tot 4,6 miljoen euro. Een voorbeeld daarvan was Ostend Transport, Transshipment and Trading;
- In de metaalverwerkende nijverheid daalden de investeringen scherp: - 55,2 pct., tot 7,7 miljoen euro. De sterkste daling deed zich voor bij Daikin Europe. In die onderneming beliepen de investeringen in 2002 amper 7,6 miljoen euro;
- In de overheidssector stegen de investeringen met 52,5 pct. tot 12,0 miljoen euro. Opvallend in dit verband was de aanleg van het industrieterrein Plassendale 1. In 2002 investeerde het Vlaams gewest 6 miljoen euro in dit project, of 40,8 pct. van alle overheidsmiddelen voor de haven. Sedert de regionalisering van de havenbevoegdheid in 1993 besteedde het Vlaams gewest meer dan 154,3 miljoen euro aan de aanpassing van de Oostendse haven;
- In de visserijsector liepen de investeringen met 41,3 pct. terug tot 4,0 miljoen euro. De stijging van de investeringen bij Stolt Sea Farm woog niet op tegen de gevolgen van de overname van Morubel door Morubel Holding.

« Top 10 » van de investeringen in de haven van Oostende in 2002

Daikin Europe NV voert de rangschikking aan. Die verschilt overigens sterk van het voorgaande jaar. Dat de NMBS zo hoog gerangschikt staat, kan worden verklaard doordat op 1 oktober 2002 de bouw begon van een nieuwe spoorwegbrug over het kanaal, voor de ontsluiting van Plassendale 1 via het spoor. Stadsvernieuwing Oostende houdt zich onder meer bezig met de herinrichting van de Churchill-site in de haven.

TABEL 30**« TOP 10 » VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2002**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investerings
1	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	12,0
2	DAIKIN EUROPE NV	Metaalverwerkende nijverheid	7,6
3	J M HUBER BELGIUM	Chemische nijverheid	5,1
4	AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Goederenbehandeling	3,9
5	JET CENTER	Andere diensten	2,7
6	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer	2,1
7	OSWALD DE BRUYCKER	Andere diensten	1,7
8	NMBS - SNCB	Andere diensten	1,6
9	STADSVERNIEUWING OOSTENDE	Andere diensten	1,6
10	BOOT CENTER	Andere diensten	1,1
	Totaal		39,3

Bron: NBB.

4.3.5 Financiële ratio's (particuliere ondernemingen)Per cluster**TABEL 31****RATIO'S PER CLUSTER**

Clusters	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Maritieme cluster	- 0,2	3,4	2,4	1,2	1,2	1,0	38,1	38,6	34,1
Niet-maritieme cluster									
Groothandel.....	15,5	5,8	2,5	1,3	1,3	1,4	28,1	31,9	36,0
Industrie.....	11,1	18,9	12,2	0,6	0,6	0,7	15,8	15,6	26,7
Logistieke diensten.....	2,6	5,3	6,6	1,5	1,8	2,3	42,6	45,7	50,2
Transport	10,4	7,1	5,9	1,7	1,2	0,8	54,5	41,3	22,5
Gewogen gemiddelde.....	4,4	7,2	7,0	1,1	1,2	1,2	32,1	33,7	36,1

Bron: NBB.

- De financiële rentabiliteit van de aan de haven van Oostende verbonden ondernemingen liep in 2002 licht terug. De afname kwam vooral tot uiting in de maritieme cluster en het industriële segment (tabel 31). De stijging van de rentabiliteit in de logistieke diensten temperde die ontwikkeling. Het jaar 2001 was een excellent jaar voor de rentabiliteit van de haven van Oostende, hoewel die goede resultaten het daaropvolgende jaar niet konden worden bevestigd.
- De liquiditeitsratio bleef gemiddeld onveranderd, aangezien de daling in de maritieme cluster werd gecompenseerd door de verhoging in de industrie en de logistieke diensten;
- De havenondernemingen waren in 2002 gemiddeld solvabeler dan tijdens de twee voorgaande jaren. Die tendens manifesteerde zich duidelijk in de industrie en de logistieke diensten. De daling in de maritieme cluster woog daar niet tegen op.

In het segment transport liepen de drie ratio's in 2002 verder terug. Wat de rentabiliteit betreft, daalden de winsten van ondernemingen zoals bijvoorbeeld Vervoer Depoorter aanzienlijk. Inzake liquiditeit bleven de schulden op korte termijn van Ostend Office stijgen als gevolg van investeringen in vaste activa en leasing.

TABEL 32 RATIO'S PER SECTOR

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Scheepsagenten en expediteurs	- 47,0	28,2	33,9	1,1	1,2	1,0	13,6	26,8	16,3
Goederenbehandeling	3,8	3,1	2,3	1,1	1,0	1,0	73,5	75,2	72,8
Rederijen	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Wegvervoerders	15,1	15,1	13,8	1,5	1,4	1,6	48,7	42,5	45,1
Andere diensten	4,0	5,0	5,7	1,5	1,7	2,0	41,2	44,0	45,7
Energie	9,5	6,7	21,6	0,7	0,9	1,5	56,5	59,9	38,5
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	- 15,4	4,0	- 18,1	0,7	0,5	1,0	7,6	- 2,3	31,0
Scheepsbouw en -herstelling	8,3	4,8	2,2	1,1	1,1	1,0	29,8	31,3	14,8
Automobielnijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Metaalverwerkende nijverheid	15,4	21,5	19,1	0,5	0,6	0,6	16,3	18,5	25,4
Visserij	- 14,4	0,3	- 7,4	1,4	1,3	0,7	33,0	32,1	23,3
Voedingsnijverheid	17,1	19,4	42,2	1,3	1,1	1,6	17,2	15,4	25,3
Andere industrie	2,4	4,0	5,8	1,2	1,3	1,6	28,6	29,4	33,4
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Gewogen gemiddelde	4,4	7,2	7,0	1,1	1,2	1,2	32,1	33,7	36,1

Bron: NBB.

- In de industrie was de lichte daling van de rentabiliteit in 2002 te wijten aan de slechte resultaten van de chemische nijverheid en de metaalverwerkende nijverheid (geringe relatieve, maar aanzienlijke nominale verandering). In de chemische nijverheid lagen de afname bij J M Huber Belgium - het resultaat van een kapitaalsverhoging - en de toegenomen afschrijvingen van Provionftal aan de basis van deze ontwikkeling, terwijl een kapitaalsverhoging bij Daikin Europe als gevolg van overgedragen winsten leidde tot een daling van de ratio in de metaalverwerkende nijverheid. De povere resultaten van de visserijsector en de scheepsbouw verklaren de vermindering van de ratio in de maritieme cluster;
- De schijnbare stabiliteit van de liquiditeitsratio in de haven van Oostende verhuult een daling in de maritieme cluster en een stijging in het segment van de logistieke diensten. Deze eerste vaststelling houdt verband met de aanzienlijke daling van de ratio in de visserij (tabel 32). Zo namen de schulden op ten hoogste een jaar bij Stolt Sea Farm met 44,8 pct. toe. Deze onderneming, die actief is in de verwerking van vis, bleef immers investeren in de uitbreiding van haar productiecapaciteit en dus in de aankoop van nieuwe machines. Dat uitte zich in de afschrijvingen en in de verhoging van de schulden op korte termijn, met name de financiële. De stijging in de logistieke diensten was het gevolg van een aanzienlijke daling (- 25,0 pct.) van de schulden op korte termijn bij Daikin Europe Coordination Center, de belangrijkste onderneming uit de sector andere diensten;
- De stijging van de gemiddelde solvabiliteit van de Oostende havenondernemingen in 2002 werd vooral gedragen door de metaalverwerkende nijverheid, de chemische nijverheid en de andere industrie. Voorbeelden voor deze drie sectoren waren: Daikin Europe en J M Huber Belgium, die elk hun eigen vermogen verhoogden (de solvabiliteitsratio van Daikin steeg van 18,3 tot 25,3 pct. en die van J M Huber Belgium van - 34,4 tot 81,1 pct.) en Baggerwerken De Cloedt (de ratio steeg van 26,9 tot 30,8 pct.).

4.3.6 Goederenverkeer in de haven van Oostende in 2002

Synthese

TABEL 33 **OOSTENDE**
(duizenden tonnen)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2002	Ontwikkeling 2001-2002 (in pct.)	Aandeel 2002 (in pct.)
Containers.....	31	10	41	+ 100,0	0,7
Roll-on/roll-off *	1.795	2.773	4.579	+ 42,1	73,4
Conventioneel stukgoed.....	n.	n.	33	+ 13,8	0,5
Vloeibare bulkgoederen	20	1	21	+ 16,7	0,3
Vaste bulkgoederen.....	n.	n.	1.565	+ 1,8	25,1
Totaal.....	n.	n.	6.239	+ 29,2	100,0

Bron: Jaarverslag 2002 van de Vlaamse Havencommissie.

* Inclusief toeristische voertuigen.

Hoewel niet alle gegevens over de verdeling van het totale transitverkeer in de Oostendse haven beschikbaar zijn, meer bepaald die inzake de verdeling van alle lossingen en ladingen van conventionele stukgoederen en droge bulk, kan aan de hand van de totalen een vergelijking worden gemaakt met de resultaten van 2001 (tabel 33). De overslagactiviteiten namen toe. Daarmee volgden ze de tendens die werd ingezet in 2000, na zes jaar van daling. Zoals vermeld in punt 4.3.1, steeg de overslag te Oostende tussen 1998 en 2002 met 85,3 pct. Het roloverkeer, dat in Oostende 73,4 pct. van het totaal vertegenwoordigt, groeide in 2002 in een ongekend tempo, als gevolg van de verhoging van de frequentie van de ferryverbindingen met Ramsgate en Ipswich en de opening van een nieuwe lijn naar Killingholme. De toename van deze « trafiek in Oostende heeft de prestaties van Gent ruim overschreden en komt op dat vlak weer naast Zeebrugge in beeld ».⁵²

Het passagiersverkeer daalde met 44,5 pct., tot nog slechts 394.107 eenheden in 2002. Het vervoer van auto's per ferry liep eveneens terug, namelijk met 57,1 pct. De daling van het passagiersverkeer moet worden toegeschreven aan de concurrentie van goedkope luchtvaartmaatschappijen en de tunnel onder het kanaal. De daling van het transitvolume voor voertuigen is onder meer te wijten aan het opdoeken van de verbinding met Dover door Hoverspeed.

In tegenstelling tot in de drie andere havens heeft 99 pct. van de verbindingen vanuit de haven van Oostende een Europese bestemming, met op de eerste plaats het Verenigd Koninkrijk.

De gedetailleerde resultaten van de haven van Oostende voor de trafiek van de verschillende goederencategorieën in 2002 worden weergegeven in bijlage 8 (tabel 68). De geïnteresseerde lezer wordt daarnaar verwezen.

⁵² Uit het artikel uit de Lloyd van 26 februari 2004: « Oostende vergroot marktaandeel », H. Van Der Zee

4.4 Haven van Zeebrugge

4.4.1 Belangrijke gebeurtenissen in 2002⁵³

- Context

Van 1974 tot 1984 onderging de haven van Zeebrugge een grootschalige uitbreiding met de aanleg van een nieuwe voorhaven, de zeesluis en de achterhaven. Dankzij die ontwikkelingen konden schepen met grote diepgang en tonnenmaat de haven binnen. Moderne en uitgestrekte terminals werden aangelegd, wat de overslagcapaciteit van de haven aanzienlijk opvoerde. In 2002 beliep het goederenverkeer nagenoeg 33 miljoen ton, dat is meer dan het dubbele van het cijfer dat bereikt werd in het scharnierjaar 1985. Drie vierde van de behandelde goederen waren stukgoederen: nieuwe wagens, containers en opleggers.

De voorbije jaren evolueerde de haven van Zeebrugge van een gewone doorvoerhaven naar een logistiek platform waar de goederen toegevoegde waarde krijgen voor zij op de markt worden gebracht. Tijdens het jaar 2002 liep de hoeveelheid Ro-Ro met 4,9 pct. terug, terwijl het tonnage per container vervoerde goederen met nagenoeg 12 miljoen ton (+ 12,1 pct.) het record van 2000 evenaarde. Voorts bevestigde Zeebrugge zijn positie als Europees koploper voor niet begeleide transporten.

- Industrie

In 2002 bouwde de Amerikaanse vruchtsappenproducent Tropicana een nieuwe productie-eenheid langs de USA-kaai. De in Antwerpen in gebruik genomen mobiele scanner werd geregeld ter beschikking gesteld van de havenautoriteiten van Zeebrugge. Inter Ferry Boats (IFB) begon met de bouw van een nieuw spooroverslagcentrum of « cross docking station » in de haven. Bridgestone Firestone Europe (BFE) breidde de bestaande opslagplaats in de achterhaven uit. Middlegate Europe voorzag zich van een nieuwe opslagplaats met kantoren in de transportzone van de haven.

- Infrastructuur

Teneinde de integratie van de haven in de logistieke keten van en naar het hinterland te verbeteren, hebben de havenautoriteiten een structuur opgezet waardoor het containertransport over het spoor en via de kustvaart en de binnenwateren beter kan worden geregeld: PortConnect.

In de voorhaven werden de werkzaamheden aan de Leopold II-dam voortgezet in het kader van de zesde fase van de renovatie van de Kaaimuur (Wielingendok). De aanpassing van het Noordelijk Insteekdok is voltooid. Op 22 november betuigde het Vlaams Gewest zijn instemming met de verdieping van de toegangsgeul naar de haven van Zeebrugge, in het kader van het programma « 55/46 voet »⁵⁴.

⁵³ Bronnen: Jaarverslag 2002 van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen en Jaarverslag 2002 van de Vlaamse Havencommissie.

⁵⁴ 55 voet komt ongeveer overeen met 16,7 m.

4.4.2 Toegevoegde waarde

TABEL 34 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE TE ZEEBRUGGE VAN 1995 TOT 2002**

(miljoenen euro's)

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	25,1	28,8	28,3	22,2	22,6	21,6	21,2	23,7	3,5	- 5,5	- 0,8
Goederenbehandelaars.....	43,5	35,1	50,8	54,0	71,2	88,4	95,2	99,9	14,5	130,0	12,6
Rederijen	13,3	15,3	6,9	5,8	13,7	4,4	5,8	11,3	1,6	- 14,8	- 2,3
Andere diensten	0,3	0,2	0,3	0,6	0,2	0,4	0,1	0,2	0,0	- 31,3	- 5,2
Visserij	27,5	23,0	28,7	23,0	26,4	30,6	35,3	28,2	4,1	2,5	0,4
Scheepsbouw en -herstelling	7,6	4,8	6,2	7,2	7,8	9,7	10,6	8,5	1,2	12,4	1,7
Andere industrie	28,6	27,9	13,8	18,5	19,6	33,3	26,6	29,4	4,3	2,8	0,4
Openbare sector	39,3	45,3	47,6	73,6	76,0	72,8	70,1	69,8	10,2	77,7	8,6
Totaal maritiem	185,0	180,5	182,5	205,0	237,5	261,3	264,7	271,1	39,5	46,5	5,6
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel.....	37,4	51,3	58,0	65,9	67,5	55,4	60,5	41,2	6,0	10,1	1,4
Energie	33,0	33,5	36,5	62,5	65,2	80,6	78,6	69,1	10,1	109,2	11,1
Petroleumindustrie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	20,9	23,1	24,9	26,9	28,3	29,3	29,6	28,4	4,1	35,8	4,5
Automobielnijverheid	7,0	6,0	7,4	9,3	10,4	11,4	20,9	15,1	2,2	114,6	11,5
Elektronica	87,2	95,4	71,0	55,4	55,9	72,0	64,8	58,3	8,5	- 33,2	- 5,6
Metaalverwerkende nijverheid	38,7	38,1	36,8	42,1	42,7	48,1	49,8	50,4	7,3	30,4	3,9
Voedingsnijverheid	15,5	11,1	18,0	17,9	15,7	13,8	13,3	12,5	1,8	- 19,4	- 3,0
Andere industrie	32,0	25,1	23,5	27,6	29,8	38,7	40,1	38,5	5,6	20,5	2,7
Totaal industrie	234,3	232,3	218,1	241,8	248,1	293,9	297,2	272,2	39,6	16,2	2,2
Andere diensten	12,0	9,6	6,9	7,3	10,3	11,9	14,5	15,9	2,3	32,9	4,1
Andere industrie	11,4	13,1	12,9	15,0	16,2	18,3	17,8	11,9	1,7	3,9	0,5
Openbare sector.....	14,3	15,2	15,2	15,4	15,6	13,9	17,5	17,4	2,5	21,6	2,8
Totaal logistieke diensten	37,7	38,0	35,0	37,8	42,1	44,1	49,8	45,2	6,6	19,8	2,6
Wegvervoer	27,3	34,8	33,3	36,7	42,9	39,7	35,7	40,5	5,9	48,4	5,8
Andere diensten	11,2	13,0	10,9	12,2	12,3	13,4	14,0	16,8	2,4	49,4	5,9
Totaal transport	38,5	47,8	44,2	48,9	55,1	53,2	49,7	57,3	8,3	48,7	5,8
Totaal niet-maritiem	348,0	369,4	355,3	394,4	412,8	446,6	457,1	415,9	60,5	19,5	2,6
Directe effecten.....	533,0	549,8	537,8	599,4	650,3	707,8	721,8	687,0	100,0	28,9	3,7
Verdeling (p.m.)	18,5	14,9	8,0	16,3	19,4	21,2	27,2	23,8	-	28,3	3,6

Bron: NBB.

TABEL 34**SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE TE ZEEBRUGGE VAN 1995 TOT 2002**

(vervolg)

(miljoenen euro's)

Sectoren: indirecte effecten ⁵⁵	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Totaal maritiem	165,7	181,0	175,1	148,4	225,8	170,0	171,0	300,6	45,4	81,5	8,9
Totaal niet-maritiem	267,2	276,1	269,6	294,0	325,6	343,3	371,8	361,8	54,6	35,4	4,4
Indirecte effecten.....	432,9	457,1	444,7	442,4	551,5	513,3	542,8	662,4	100,0	53,0	6,3
Totale toegevoegde waarde	965,8	1.007,0	982,4	1.041,8	1.201,8	1.221,1	1.264,7	1.349,4	-	39,7	4,9

Bron: NBB.

Algemene evolutie

Van 1995 tot 2002 groeide de totale TW (directe, inclusief verdeling, en indirecte) met 39,7 pct., dat is een gemiddelde jaarlijkse stijging met 4,9 pct. (tabel 34). Die opwaartse tendens werd vooral opgetekend bij de indirecte TW, die gemiddeld met 6,3 pct. per jaar steeg, tegen 3,7 pct. voor de directe TW. De directe TW vertoonde de grootste vermeerdering in 1998 (+ 11,5 pct.), terwijl de totale TW de grootste stijging liet optekenen in 1999 (+ 15,4 pct.), net als de indirecte TW (+ 24,6 pct.). De enige daling van de totale TW vond plaats in 1997 (- 2,4 pct.). In 2002 noteerde de totale productie van de haven van Zeebrugge haar tweede hoogste groeipercentage (+ 6,7 pct.). en kwam uit op 1,3 miljard euro, ondersteund door de toelevering, waarbij de indirecte TW met 22,0 pct. steeg en de directe TW met 4,8 pct. afnam.

De verhouding van de indirecte TW tot de directe TW, was relatief kleiner dan in de andere drie havens, wegens de vrij geringe aanwezigheid in Zeebrugge van de bedrijfstakken die het meest aangewezen zijn op de toelevering. Van 1995 tot 2001 bereikte die verhouding met 84,8 pct. maar haar hoogtepunt in 1999, dankzij de groei van de rederijen, een sector die sterk afhankelijk is van onderaanneming. Die verhouding beliep 96,4 pct. in 2002, toen de rederijen, de metaalverwerkende nijverheid en het wegvervoer een hoog productiepeil te zien gaven.

Evolutie per cluster in directe effecten

De gemiddelde jaarlijkse groei van de directe TW (+ 3,7 pct.) is grotendeels toe te schrijven aan de maritieme cluster (+ 5,6 pct.) en het segment industrie (+ 2,2 pct.). In 1998, toen de haven van Zeebrugge de sterkste algemene stijging van de directe TW liet optekenen, verhoogde de TW van de maritieme cluster met 12,3 pct., de groothandel met 13,7 pct., de industrie met 10,8 pct., de logistieke diensten met 8,0 pct. en het transport met 10,7 pct. De opwaartse tendens hield aan tot in 2001, met in 2002 een aanzienlijke daling van de TW (- 4,8 pct.). De TW van de maritieme cluster vermeerderde toen met 2,4 pct. en die van het transport met 15,3 pct. In de industrie nam de TW daarentegen af met 8,4 pct. In de logistieke diensten liep de TW met 9,3 pct. terug. De TW van de groothandel verminderde dan weer met 31,8 pct.

Evolutie per sector in directe effecten

De productie van de haven van Zeebrugge is voornamelijk gespreid over de hierna volgende sectoren: goederenbehandeling, energie, elektronica, andere industrie, andere diensten, openbare sector, visserij, metaalverwerkende nijverheid en wegvervoer (tabel 34). Enkel in 1997 werd een lichte daling van de TW opgetekend: dat jaar werd gekenmerkt door een belangrijke terugval van de productie bij de rederijen (- 54,9 pct.), in de elektronica (- 25,5 pct.). De stijging die zich de jaren daarna aftekende, was bijzonder krachtig in 1999: de TW bij de goederenbehandelaars vertoonde haar tweede hoogste stijging (+ 31,7 pct.), terwijl de TW van de sectoren energie, visserij en wegvervoer met respectievelijk 4,3, 14,7 en 16,8 pct. steeg. Die groei hield aan tot 2001, zoals reeds vermeld.

⁵⁵ Het detail van de ramingen wordt gegeven per sector voor de jaren 1995 tot 1999 in tabel 55 van bijlage 5.

Voor de haven van Zeebrugge werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake directe TW in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- De TW van de goederenbehandeling vertoonde een stijging met 5,0 pct. en werd daardoor naar haar hoogste niveau getild: 99,9 miljoen euro. Hierbij kan bijvoorbeeld worden verwezen naar de toename van de TW bij de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (+ 20 pct. tot 22,5 miljoen euro), de Ocean Containerterminal Hessenatie Zeebrugge (+ 35 pct. tot 11 miljoen euro) en de Sea-Ro Terminal (+ 7 pct. tot 43 miljoen euro);
- De TW van de andere diensten (inclusief de groothandel) liep met 16,8 pct. terug tot 74,1 miljoen euro. De TW van International Repair Services daalde met 8 pct. tot een niveau van 1,2 miljoen euro;
- De TW van de sector energie vertoonde een vermindering met 12,1 pct. en viel terug tot 69,1 miljoen euro. Die terugval is grotendeels toe te schrijven aan de daling met 8 pct. die werd opgetekend in de productie van Electrabel, waarvan de TW terugviel tot 38 miljoen euro;
- De TW in de elektronica daalde met 10,1 pct. tot 58,3 miljoen euro. Er moet echter worden gewezen op de vermindering van de productie van Philips Industrial Activities, waarvan de TW met 12 pct. terugliep tot 55,3 miljoen euro; die terugval werd gecompenseerd door de vestiging van een nieuwe onderneming, nl. Ninix Technologies, waarvan de TW 1,4 miljoen euro bedroeg;
- De TW van de visserij verminderde met 19,9 pct. tot 28,2 miljoen euro. De daling van de TW van Seagull (0,9 miljoen euro) verklaart ondermeer die terugval, net als de vermindering van de activiteiten van ondernemingen zoals Vaya Con Dios;
- De stijging van de totale TW in de metaalverwerkende nijverheid hield aan (+ 1,2 pct.) tot 50,4 miljoen euro. Tot de belangrijkste stijgers behoorden Donaldson Europe (+ 13 pct. tot 1,8 miljoen euro);
- De TW van het wegvervoer vertoonde een spectaculaire stijging 13,4 pct. tot 40,5 miljoen euro. De productie van D.D. Trans vermeerderde met 18,0 pct. tot 17,2 miljoen euro.

« Top 10 » van de TW in de haven van Zeebrugge in 2002

Philips Industrial Activities en Sea-Ro Terminal behielden hun plaats als grootste producenten in de haven van Zeebrugge. Fluxys verloor twee plaatsen en Electrabel won er een, ondermeer wegens het in aanmerking nemen van de overheidssector voor die top 10. De Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, die het havengebied beheert en uitbaat, staat op de zevende plaats, juist na Pieters Visbedrijf - die tot het segment groothandel en de sector andere diensten behoort (NACE-Bel 51381).

TABEL 35 « TOP 10 » VAN DE TW IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2002
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	ZEEMACHT (LANDSVERDEDIGING)	Openbare sector	69,8
2	PHILIPS INDUSTRIAL ACTIVITIES	Elektronica	55,3
3	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling	43,3
4	ELECTRABEL	Energie	38,4
5	FLUXYS	Energie	30,6
6	PIETERS VISBEDRIJF	Andere diensten	22,6
7	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Goederenbehandeling	22,5
8	GLAVERBEL	Andere industrie	20,0
9	PEMCO BRUGGE	Chemische nijverheid	19,1
10	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Andere industrie	17,5
	Totaal		339,1

Bron: NBB.

4.4.3 Bezoldigde werkgelegenheid

TABEL 36 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE WERKGELEGENHEID TE ZEEBRUGGE**
VAN 1995 TOT 2002
(VTE)

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse groei (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	409	394	442	360	321	267	252	294	3,0	- 28,1	- 4,6
Goederenbehandelaars.....	684	866	987	1.054	1.196	1.327	1.303	1.291	13,2	88,8	9,5
Rederijen	257	135	82	82	114	119	96	118	1,2	- 54,1	- 10,5
Andere diensten	7	4	6	7	2	9	6	5	0,0	- 31,0	- 5,2
Visserij	529	395	433	348	395	494	489	430	4,4	- 18,7	- 2,9
Scheepsouw en -herstelling	247	115	136	169	179	190	197	157	1,6	- 36,5	- 6,3
Andere industrie	410	401	172	221	231	319	296	331	3,4	- 19,3	- 3,0
Openbare sector	1.379	1.541	1.750	1.888	1.956	1.982	1.907	1.907	19,5	38,3	4,7
Totaal maritiem	3.921	3.851	4.007	4.129	4.394	4.707	4.546	4.533	46,3	15,6	2,1
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel.....	804	591	753	888	865	613	663	677	6,9	- 15,9	- 2,4
Energie	106	106	131	335	348	378	355	330	3,4	210,7	17,6
Petroleumindustrie.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	320	335	339	344	347	321	357	285	2,9	- 11,0	- 1,7
Automobielnijverheid	31	27	34	24	30	42	210 ⁵⁶	51	0,5	65,5	7,5
Elektronica	1.579	1.484	867	662	693	749	761	657	6,7	- 58,4	- 11,8
Metaalverwerkende nijverheid	634	626	588	646	586	652	681	675	6,9	6,5	0,9
Voedingsnijverheid	277	212	266	293	298	271	267	267	2,7	- 3,5	- 0,5
Andere industrie	494	499	463	538	560	626	650	612	6,3	23,9	3,1
Totaal industrie	3.441	3.288	2.688	2.842	2.861	3.039	3.281	2.878	29,4	- 16,4	- 2,5
Andere diensten	264	189	99	116	135	217	216	235	2,4	- 11,0	- 1,6
Andere industrie	205	155	152	155	178	267	271	183	1,9	- 10,9	- 1,6
Openbare sector.....	414	410	409	408	403	348	338	337	3,4	- 18,6	- 2,9
Totaal logistieke diensten	883	754	660	679	716	832	826	755	7,7	- 14,5	- 2,2
Wegvervoer	479	531	566	593	686	660	599	616	6,3	28,6	3,7
Andere diensten	307	286	705	241	255	269	279	325	3,3	6,0	0,8
Totaal transport	786	817	1.271	833	941	929	878	942	9,6	19,8	2,6
Totaal niet-maritiem	5.914	5.449	5.373	5.242	5.382	5.412	5.648	5.251	53,7	- 11,2	- 1,7
Directe effecten.....	9.835	9.300	9.379	9.371	9.776	10.119	10.193	9.783	100,0	- 0,5	- 0,1
Verdeling (p.m.)	441	249	262	250	282	318	347	318	-	- 27,9	- 4,6

Bron: NBB.

⁵⁶ Deze belangrijke afwijking is te wijten aan het feit dat de onderneming International Van - producent van geprefabriceerde elementen voor vrachtwagens en opleggers - geen jaarrekening voor 2000 en 2002 neerlegde.

TABEL 36 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE WERKGELEGENHEID TE ZEEBRUGGE VAN 1995 TOT 2002**

(vervolg)

(EVT)

Sectoren: indirecte effecten ⁵⁷	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse groei (in pct.)
Totaal maritiem	2.225	2.126	2.306	2.305	2.501	3.007	3.015	3.107	40,5	39,7	4,9
Totaal niet-maritiem	4.270	3.993	3.853	4.067	4.385	4.658	5.126	4.574	59,5	7,1	1,0
Indirecte effecten.....	6.495	6.119	6.159	6.371	6.886	7.665	8.141	7.681	100,0	18,3	2,4
Totale werkgelegenheid	16.331	15.419	15.539	15.742	16.662	17.784	18.334	17.465	-	6,9	1,0

Bron: NBB

Algemene evolutie

Van 1995 tot 2002 steeg de totale werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge met 6,9 pct., dat is gemiddeld + 1,0 pct. per jaar (tabel 36). Het patroon leunt nauw aan bij wat in Gent werd opgetekend: de indirecte werkgelegenheid vertoonde immers de grootste stijging (+ 18,3 pct., of gemiddeld + 2,4 pct. per jaar), terwijl de directe werkgelegenheid gemiddeld met 0,1 pct. per jaar daalde. De grootste toename werd opgetekend in 2000 (stijging van de totale werkgelegenheid met 6,7 pct.), vooral als gevolg van de vermeerdering van de toelevering (+ 11,3 pct.), die verband hield met de stijging van de werkgelegenheid in de metaalverwerkende nijverheid en de visserij, sectoren die in hoge mate indirecte werkgelegenheid creëren. Datzelfde jaar vermeerderde de directe werkgelegenheid daarentegen maar met 3,5 pct., tegen + 4,3 pct. in 1999. In 2002 werd de grootste daling van de werkgelegenheid genoteerd: de totale werkgelegenheid liep toen met 4,7 pct. terug tot 17.465 VTE (de directe werkgelegenheid met 4,0 pct. daalde en de indirecte werkgelegenheid met 5,6 pct.).

In tegenstelling tot wat werd opgetekend voor de TW, vertoonde de verhouding tussen de indirecte en de directe werkgelegenheid in 2002 geen spectaculaire ontwikkeling. Van 1995 tot 2001 steeg ze nagenoeg voortdurend en bereikte een hoogtepunt in 2001 (79,9 pct.). In 2002 daalde die verhouding tot 78,5 pct.

Evolutie per cluster in directe effecten

De grootste toename van de werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge werd opgetekend in 1999, dat is een jaar na het gunstigste jaar in termen van productiegroei. Na een relatieve stagnatie tijdens de periode van 1996 tot 1998, volgen drie jaren van opeenvolgende stijging tot 2001, toen een aantal van 10.193 VTE werd bereikt. In 2002 werd een terugval van 4,0 pct. genoteerd, vooral als gevolg van de industrie (- 12,3 pct.), , maar ook van de logistieke diensten (- 8,5 pct.). Daarentegen werd een lichte stijging opgetekend in de groothandel (+ 2,0 pct.) en in het transport (+ 7,3 pct.).

Evolutie per sector in directe effecten

De werkgelegenheid die verbonden is aan de activiteit in de haven van Zeebrugge is vooral geconcentreerd in de hierna volgende sectoren: de openbare sector (Zeemacht), de goederenbehandeling, de andere diensten, de andere industrie en in mindere mate de elektronica en de metaalverwerkende nijverheid, het wegvervoer en de visserij (tabel 36). In 1999 werden de aanzienlijkste stijgingen van de werkgelegenheid opgetekend in de sectoren goederenbehandelaars (+ 13,4 pct.), elektronica (+ 4,7 pct.), visserij (+ 13,5 pct.), etc. Die stijging zette zich matig voort tot in 2001.

Voor de haven van Zeebrugge werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake directe werkgelegenheid in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- De werkgelegenheid in de openbare sector (belangrijkste werkgever in de haven) stagneerde op 2.244 VTE;

⁵⁷ Het detail van de ramingen wordt gegeven per sector voor de jaren 1995 tot 1999 in tabel 56 van bijlage 5.

- De werkgelegenheid in de sector van de goederenbehandelaars, die volop in beweging is, daalde met 0,9 pct. tot 1.291 VTE;
- De werkgelegenheid in de andere diensten ging er dan weer 6,7 pct. op vooruit en bereikte 1.242 VTE, met name wegens de stijging van het personeelsbestand van Group 4 Total Security en van de NMBS;
- Het aantal banen in de andere industrie liep met 7,5 pct. terug tot 1.126 VTE; ter illustratie noteerde men een daling van het effectief bij Deme Environmental Contractors;
- Na enkele jaren van opleving, daalde het aantal banen in de elektronica met 13,7 pct. tot 657 VTE. Het personeelsbestand van Philips Industrial Activities, de grootste particuliere werkgever van de haven van Zeebrugge, liep in 2002 terug van 719 tot 595 VTE;
- Na twee goede jaren op sociaal gebied, stagneerde de werkgelegenheid in de metaalverwerkende nijverheid (- 0,8 pct.) en bleef het niveau ervan op 675 VTE. Motogroup ging, onder andere, over tot een vermindering van de arbeidskrachten;
- Na een matig jaar 2001, steeg de werkgelegenheid in het wegvervoer met 2,9 pct. tot 616 VTE. Bij D.D. Trans, Macotruck en Vandamme Madoe werd een lichte toename van het aantal banen opgetekend;
- Het verlies aan banen in de visserij hield aan (- 12,1 pct.), waarbij het directe werkgelegenheidsniveau terugliep tot 430 VTE. De meeste kleine ondernemingen in die sector zagen hun personeelsbestand verminderen, ondermeer Seagull.

« Top 10 » van de werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge in 2002

Electrabel en de NMBS zijn binnengekomen in dat klassement: Electrabel is een onderneming die over verscheidene arrondissementen gespreid is en de NMBS wordt voortaan beschouwd als een onderneming die tot de sector andere diensten behoort. De Zeemacht vertegenwoordigt het grootste personeelsbestand in de haven van Zeebrugge, wat verklaart waarom zij ook in termen van TW op de eerste plaats staat.

TABEL 37 **« TOP 10 » VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2002**
(VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	ZEEMACHT (LANDSVERDEDIGING)	Openbare sector	1.907
2	PHILIPS INDUSTRIAL ACTIVITIES	Elektronica	595
3	SEA-RO TERMINAL *	Goederenbehandeling	493
4	BELGIAN NEW FRUIT WHARF *	Goederenbehandeling	386
5	OPENBAAR BESTUUR	Overheidssector	337
6	PIETERS VISBEDRIJF	Andere dienst	336
7	ELECTRABEL	Energie	234
8	SNCB - NMBS	Andere diensten	233
9	D.D. TRANS	Wegvervoer	219
10	ONDERNEMINGEN JAN DE NUL - ENTREPRISES JAN DE NUL	Andere industrie	202
	Totaal		4.942

Bron: NBB.

* De werkgelegenheid van de dokwerkers werd uitgesplitst in die ondernemingen van de sector goederenbehandeling.

4.4.4 Investerings

TABEL 38 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE INVESTERINGEN TE ZEEBRUGGE VAN 1995 TOT 2002**

(miljoenen euro's)

Sectoren: directe effecten	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Relatief belang in 2002 (in pct.)	Verandering van 1995 tot 2002 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering (in pct.)
Maritieme cluster											
Scheepsagenten en expediteurs	3,9	4,0	10,4	5,6	8,6	5,2	5,2	7,8	6,5	98,3	10,3
Goederenbehandelaars.....	14,8	9,3	21,1	29,1	65,1	45,0	23,6	25,3	21,2	71,4	8,0
Rederijen	4,2	2,1	3,1	4,6	2,1	3,6	3,2	9,3	7,8	120,2	11,9
Andere diensten	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	- 95,0	- 34,9
Visserij	5,9	15,2	11,8	9,7	21,4	20,1	10,3	7,1	6,0	20,1	2,6
Scheepsouw en -herstelling	1,0	0,7	0,8	1,2	0,9	1,7	0,5	0,5	0,4	- 51,1	- 9,7
Andere industrie	4,1	3,6	2,3	5,6	11,1	8,8	1,8	1,6	1,4	- 60,2	- 12,3
Openbare sector	0,0	0,1	0,1	3,2	0,7	4,2	0,8	0,0	0,0	-	-
Totaal maritiem	34,0	35,1	49,5	59,0	109,9	88,6	45,4	51,7	43,2	52,0	6,2
Niet-maritieme cluster											
Totaal groothandel.....	11,5	6,1	8,9	10,4	12,1	7,9	10,7	9,3	7,8	- 19,3	- 3,0
Energie	3,5	4,0	11,9	51,2	7,2	7,4	7,7	4,0	3,3	15,0	2,0
Petroleumindustrie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	4,4	2,2	2,7	3,6	3,0	3,5	3,3	2,3	1,9	- 46,9	- 8,7
Automobielnijverheid	0,4	0,3	0,9	0,8	1,0	2,6	4,7	1,0	0,8	174,0	15,5
Elektronica	13,5	13,8	6,6	11,7	8,6	8,9	13,5	6,5	5,4	- 52,1	- 10,0
Metaalverwerkende nijverheid	2,8	5,6	7,0	5,5	4,6	9,5	6,9	5,2	4,3	81,4	8,9
Voedingsnijverheid	4,1	3,0	4,2	2,7	2,7	1,5	1,2	1,1	0,9	- 74,0	- 17,5
Andere industrie	4,8	1,7	1,7	4,2	7,6	6,4	5,9	7,6	6,4	57,8	6,7
Totaal industrie	33,5	30,7	34,9	79,7	34,7	39,8	43,1	27,6	23,1	- 17,6	- 2,7
Andere diensten	4,4	2,3	1,5	3,1	6,6	5,2	4,4	4,8	4,0	9,3	1,3
Andere industrie	4,5	4,7	13,6	7,7	3,9	5,6	5,2	0,8	0,7	- 81,8	- 21,6
Openbare sector.....	13,1	14,7	14,1	15,2	24,2	21,0	11,4	4,4	3,7	- 66,2	- 14,4
Totaal logistieke diensten	22,0	21,7	29,2	26,0	34,7	31,9	21,0	10,1	8,4	- 54,2	- 10,6
Wegvervoer	9,8	9,2	10,5	14,2	10,2	9,3	6,4	11,2	9,4	14,2	1,9
Andere diensten	5,6	6,5	5,1	5,3	6,5	8,1	6,5	9,7	8,1	73,4	8,2
Totaal transport	15,4	15,8	15,6	19,5	16,7	17,5	12,9	20,9	17,5	35,6	4,4
Totaal niet-maritiem	82,4	74,2	88,5	135,6	98,2	97,0	87,7	67,8	56,8	- 17,7	- 2,7
Totaal investeringen.....	116,4	109,3	138,0	194,6	208,0	185,6	133,1	119,5	100,0	2,7	0,4
Verdeling (p.m.)	6,5	11,9	2,7	7,0	17,0	19,2	10,4	9,5	-	46,6	5,6

Bron: NBB.

Algemene evolutie

In 2002 kwamen de totale investeringen in de haven van Zeebrugge lichtjes uit boven die van 1995 (tabel 38). De periode daartussen gaf evenwel vrij aanzienlijke veranderingen te zien: een stijging van 1997 tot 1999, gevolgd door een terugval tot 2002. De grootste vermeerdering werd opgetekend in 1998 (+ 41,0 pct.), terwijl de grootste daling plaatsvond in 2001 (- 28,3 p.c.). In 2002 lieten de investeringen opnieuw een terugval optekenen, nl. met 10,2 pct. (- 10,4 pct. voor de in het havengebied gevestigde bedrijven), en kwamen in totaal uit op 119,5 miljoen euro.

Evolutie per cluster

De veranderingen van de diverse clusters weerspiegelen die van het totaal. De spectaculaire stijging van 1998 (+ 41,0 pct.) kan worden verklaard door de forse vermeerdering van de industriële investeringen (+ 128,5 pct.),

terwijl in 1999 de maritieme investeringen de toon zetten (+ 86,3 pct.). Die investeringen vertegenwoordigden 52,8 pct. van de dat jaar in die haven geïnvesteerde sommen. Het jaar 2001 werd gekenmerkt door een algemene vermindering van de geïnvesteerde bedragen (- 28,3 pct.), met uitzondering van de groothandel en de industrie. De daling hield aan in 2002 (cf. supra). De investeringen liepen toen in de groothandel, de industrie en de logistieke diensten met respectievelijk 13,5 pct., 36,0 pct. en 51,9 pct. terug. In de maritieme cluster en het transport stegen ze daarentegen met respectievelijk 13,8, en 61,9 pct.

Evolutie per sector

Nadat de investeringen in de haven van Zeebrugge jarenlang een gestage groei te zien hadden gegeven, vertoonde de periode van 2000 tot 2002 de omgekeerde tendens (tabel 38). Terwijl de bij de goederenbehandelaars geïnvesteerde bedragen in 1999 zo'n 65,1 miljoen euro beliepen, kwamen ze drie jaar later niet meer uit boven 25,3 miljoen euro. Tijdens die periode waren de inzake investeringen meest dynamische sectoren in de haven van Zeebrugge de goederenbehandelaars, de visserij, de overheidssector, de elektronica en de energie (in 1998 recordinvesteringen bij Distrigas), de andere industrie, de andere diensten en het wegvervoer. Na het jaar 2001, dat gekenmerkt werd door een nettodaling van de investeringen, hield die tendens in 2002 aan, zij het in mindere mate.

Voor de haven van Zeebrugge werden de belangrijkste ontwikkelingen inzake investeringen in 2002 opgetekend in de volgende sectoren:

- De investeringen in de sector goederenbehandelaars stegen met 7,5 pct. tot 25,3 miljoen euro. Met name Sea Ro Terminal ondersteunde die tendens;
- De investeringen in de visserij liepen, na een vrij bleek 2001, met 30,4 pct. terug tot 7,1 miljoen euro. Er werd ondermeer bij Seafood Incorporation en Vertrouwen een forse vermindering genoteerd;
- Na een jaar waarin de investeringen in de elektronica een stijging te zien gaven, liepen ze met 52,0 pct. terug tot 6,5 miljoen euro. De aanzienlijkste vermindering vond plaats bij Philips Industrial Activities, waarvan de investeringen in 2002 maar 5,4 miljoen euro meer beliepen, na een jaar eerder 13,4 miljoen euro te hebben bereikt;
- De sector energie zag zijn investeringen met 48,4 pct. teruglopen tot 4,0 miljoen euro. Bij Electrabel werd een daling met 75,0 pct. opgetekend in vergelijking met het voorgaande jaar en kwamen de investeringen niet meer uit boven 1,3 miljoen euro;
- De investeringen van de andere industrie vertoonden een vermindering met 21,8 pct. tot 10,0 miljoen euro;
- Wat de andere diensten betreft, stegen de investeringen met 9,5 pct. tot 23,8 miljoen euro. De investeringen van de NMBS vermeerderden met 128,6 pct. en kwamen uit op 4,7 miljoen euro;
- Na drie veeleer rustige jaren, gaven de investeringen inzake het wegvervoer een opleving te zien (+ 74,7 pct.) en stegen tot 11,2 miljoen euro. Er werden ondermeer een toename opgetekend voor D.D. Trans en Vandamme Madoe (ruimschoots een verdubbeling ten opzichte van 2001);
- Na jaren van overheidsinvesteringen, investeerde de overheid in 2002 maar 4,4 miljoen euro in de haven van Zeebrugge, wat een daling met om en nabij 63,7 pct. betekende ten opzichte van het voorgaande jaar. Het grootste gedeelte van die som (41,7 pct. van de gewestelijke investeringen in de haven) werd aangewend voor het programma tot verdieping van de vaargeul en voor de bouw van de kaaimuur in het Wielingendok.

« Top 10 » van de investeringen in de haven van Zeebrugge in 2002

TABEL 39 « TOP 10 » VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2002
(miljoenen euro)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investeringen
1	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Goederenbehandeling	13,1
2	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling	7,4
3	COBELFRET FERRIES	Rederijen	7,3
4	D.D. TRANS	Wegvervoer	6,3
5	COMPAGNIE BELGE D'AFFRETEMENTS	Scheepsagenten en expeditieus	5,4
6	PHILIPS INDUSTRIAL ACTIVITIES	Elektronica	5,4
7	SNCB - NMBS	Andere diensten	4,7
8	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	4,4
9	ONDERNEMINGEN JAN DE NUL - ENTREPRISES JAN DE NUL	Andere industrie	3,6
10	PIETERS VISBEDRIJF	Andere diensten	3,1
	Totaal		60,7

Bron: NBB.

In 2002 verrichtte het bestuur van de haven van Zeebrugge (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen - MBZ) aanzienlijke investeringen, met name wat betreft de voorhaven (Leopold II-dam).

4.4.5 Financiële ratio's (particuliere ondernemingen)

Per cluster

TABEL 40 RATIO'S PER CLUSTER

Clusters	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in de ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Maritieme cluster	1,6	4,8	6,6	1,2	1,1	1,3	44,6	46,6	53,2
Niet-maritieme cluster									
Groothandel.....	4,2	6,2	7,9	1,2	1,2	1,3	22,3	25,2	27,3
Industrie.....	13,5	8,1	- 0,8	1,3	1,2	1,4	31,4	41,2	40,6
Logistieke diensten.....	- 2,6	2,3	2,3	1,2	2,0	2,3	49,7	60,1	63,6
Transport.....	2,4	1,8	- 5,2	0,9	1,0	1,0	37,2	36,8	33,7
Gewogen gemiddelde	5,5	5,9	2,8	1,2	1,2	1,3	37,6	43,4	45,2

Bron: NBB.

- Het jaar 2002 werd gekenmerkt door een forse daling van de rentabiliteit van de ondernemingen in de haven van Zeebrugge. Die terugval was duidelijk in de industrie en het transport, hoewel het laatstgenoemde segment minder representatief is. De maritieme cluster, die zeer representatief is, vertoonde dan weer een omgekeerde tendens.
- De liquiditeit wijzigde nauwelijks, afgezien van een lichte stijging in de industrie.
- De stijging van de solvabiliteitsratio zette door, ondersteund door de maritieme cluster.

TABEL 41 **RATIO'S PER SECTOR**

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in de ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Scheepsagenten en expediteurs	5,2	9,4	7,8	1,0	1,0	0,9	18,9	25,2	22,5
Goederenbehandeling	3,1	4,2	8,3	0,8	0,8	1,0	59,3	61,3	65,7
Rederijen.....	- 3,7	- 1,2	2,9	3,2	3,7	3,2	71,1	73,6	73,8
Wegvervoerders.....	5,8	8,3	12,0	0,9	1,1	1,2	37,1	43,1	44,6
Andere diensten.....	0,8	2,6	0,7	1,1	1,4	1,4	30,6	37,8	39,8
Energie.....	18,0	9,3	11,4	1,3	1,4	1,7	26,5	48,6	52,0
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	24,9	18,8	18,4	1,5	1,3	1,2	41,6	42,8	42,9
Scheepsbouw en -herstelling....	11,5	12,6	9,0	1,1	1,2	1,4	18,4	23,4	33,8
Automobielnijverheid.....	19,5	10,8	11,0	1,6	1,4	2,4	68,2	49,6	66,3
Elektronica	14,5	- 14,9	- 388,9	1,5	1,2	1,8	50,9	47,1	14,0
Metaalverwerkende nijverheid...	2,6	18,2	4,5	1,1	1,1	1,2	29,2	31,3	31,6
Visserij.....	- 3,5	12,5	1,7	0,8	0,7	0,6	28,1	27,2	30,8
Voedingsnijverheid.....	4,4	- 7,3	- 25,5	1,2	1,2	1,0	25,1	24,5	21,0
Andere industrie.....	5,0	5,0	3,3	1,1	1,2	1,5	31,6	34,7	38,9
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Gewogen gemiddelde.....	5,5	5,9	2,8	1,2	1,2	1,3	37,6	43,4	45,2

Bron: NBB.

- De gemiddelde rentabiliteit van de ondernemingen van de haven van Zeebrugge gaf in 2002 een aanzienlijke daling te zien. De industrie werd direct getroffen door die terugval, vooral de sectoren metaalverwerkende nijverheid, andere industrie en elektronica (tabel 41). Voor deze laatste, noteer het drastisch financieel saneringsbeleid bij Philips Industrial Activities waarvan de verliezen recordhoogten bereikten (nagenoeg 142 miljoen euro overgedragen verlies in 2002 voor de vestiging van Brugge-Zeebrugge).
- De liquiditeit vertoonde in 2002 een lichte stijging, met name in de elektronica. Die ratio steeg van 1,1 tot 1,8 voor Phillips Industrial Activities.
- De solvabiliteit vertoonde een stijging, met name in de maritieme cluster, vooral in de sectoren goederenbehandelaars, visserij en andere maritieme industrie: Belgian New Fruit Wharf, Brugse Visrokerij Alloo en Baggerwerken Decloedt en Zoon met name zagen hun schuldenlast fors teruglopen.

4.4.6 Goederenvervoer in de haven van Zeebrugge in 2002

Synthese

Na sinds 1998 een gemiddelde daling met 1,2 pct. per jaar te hebben vertoond, liet het vervoer in 2002 een stijging met 2,7 pct. optekenen, als gevolg van de groei van het containervervoer (36,0 pct. van het totaal van de te Zeebrugge overgeslagen goederen). Gezien het belang van die activiteit, spannen de havenautoriteiten zich al jaren in om een structuur op te zetten waardoor het containervervoer over het spoor, via de kustvaart en de binnenscheepvaart beter kan worden geregeld. Dankzij dat initiatief, later PortConnect genoemd, kon in 2002 zo'n 65.000 TEU, of 715.000 ton, worden vervoerd. De daling die werd opgetekend in de overslag van droge bulk is toe te schrijven aan de vermindering van de toevoer van zand en grind. De toename van vloeibare bulk was het gevolg van de toename van de distributie van vloeibaar aardgas (LNG) met 49,4 pct. De terugval die het Ro/Ro te zien gaf, komt omdat het verkeer met het Verenigd Koninkrijk aanzienlijk verminderd is, met name als gevolg van de herstructurering van de P&O-vloot. In 2002 werden ruim 770.000 passagiers via de haven van Zeebrugge vervoerd.

TABEL 42 ZEEBRUGGE
(duizenden ton)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2002	Ontwikkeling 2001-2002 (in pct.)	Aandeel 2002 (in pct.)
Containers.....	5.260	6.605	11.865	12,1	36,1
Roll-on/roll-off.....	5.636	8.015	13.651	- 4,9	41,4
Conventioneel stukgoed.....	638	148	786	- 23,8	2,4
Vloeibare bulkgoederen	4.042	880	4.922	18,9	14,9
Vaste bulkgoederen.....	1.667	45	1.712	- 13,4	5,2
Totaal.....	17.243	15.693	32.936	+ 2,7	100,0

Bron: Jaarverslag 2002 van de Vlaamse Havencommissie.

De gedetailleerde resultaten die in 2002 in de haven van Zeebrugge werden opgetekend voor het vervoer van de diverse categorieën van goederen worden in bijlage 8 (tabel 69) weergegeven. De geïnteresseerde lezer wordt daarnaar verwezen.

4.5 Verdeling van de resultaten naar grootte van de ondernemingen

Dit punt heeft enkel betrekking op de resultaten van de ondernemingen van de havens in de enge zin (de resultaten van de buiten de havenzones gelegen ondernemingen zijn niet opgenomen).

TABEL 43 SAMENVATTING VAN DE RESULTATEN PER HAVEN IN 2002

Havens	Aantal ondernemingen		Directe toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)		Directe bezoldigde werkgelegenheid (in VTE)		Investerings (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's
Antwerpen.....	342	1.112	6.530,2	406,2	53.796	5.676	1.392,0	89,3
Gent.....	169	508	2.744,6	184,4	25.656	2.653	768,3	34,1
Oostende	29	224	263,2	50,6	3.097	862	42,1	16,4
Zeebrugge	69	314	554,1	109,1	7.691	1.774	86,9	23,1
Totaal	609	2.158	10.092,1	750,4	90.241	10.965	2.289,3	162,9

Bron: NBB.

De grote ondernemingen, die maar een vijfde van het totaal aantal onderzochte ondernemingen vertegenwoordigen, omvatten 89,2 pct. van het totale personeelsbestand en tekenden voor 93,1 pct. van de totale toegevoegde waarde in de vier havens. Ze slopten 93,4 pct. van de geïnvesteerde bedragen op. In bijlage 6 worden de cijfers per sector in detail weergegeven.

5 SAMENVATTING VAN DE BELANGRIJKSTE RESULTATEN EN PERSPECTIEVEN VOOR DE HAVENS

5.1 Samenvatting

5.1.1 Uit het oogpunt van de toegevoegde waarde

Voor de ondernemingen uit de studie was 2002 een jaar van herstel, met een groei van de directe TW met 2,9 pct. (dat is 1,6 pct. tegen vaste prijzen, of meer dan de in België in 2002 opgetekende groei van 0,7 pct.); de TW bedroeg nagenoeg 11,0 miljard euro. Het was tevens een gunstig jaar voor de productie van de toeleveranciers, daar de indirecte TW voor alle niveaus samen met 4,9 pct. toenam en voor het eerste niveau met 5,0 pct. De indirecte TW bereikte 11,3 miljard euro, waarvan 6,3 miljard in het eerste niveau. In 2002 steeg de verhouding tussen de indirecte en de directe TW met 1,9 pct. voor alle niveaus samen en bereikte ze 102,7 pct.

De totale TW van de havens - indirecte effecten inbegrepen - bedroeg 22,2 miljard euro in 2002, dat is 8,6 pct. bbp⁵⁸. Dat percentage vermindert tot 4,2 pct. indien geen rekening wordt gehouden met de indirecte effecten. Dit geeft een indicatie over de belangrijke rol van de havens voor de Belgische economie.

Van 1995 tot 2002 vormde de haven van Antwerpen, die goed was voor 66,5 pct. van het in de vier havens opgetekende maritieme verkeer en 62,3 pct. van de totale toegevoegde waarde, de motor van de ontwikkeling van de havensector. Onder meer de expansie van de « Naties » (goederenbehandeling) en van de chemische nijverheid (de belangrijkste sector van de haven) verklaren het succes van Antwerpen, dat zijn positie van Europese leader in de zgn. conventionele « *general cargo* » handhaafde en zijn containerverkeer in 2002 met 14,2 pct. zag toenemen.

In Gent herstelde de productie zich in 2002, na moeilijke jaren, hoofdzakelijk in de metaalnijverheid. De totale TW voor de ganse haven nam derhalve toe met 5,3 pct., alle effecten inbegrepen. De overslag van diverse conventionele goederen had het echter moeilijk die trend te volgen (- 48,4 pct.).

In de haven van Oostende was de groei van de overslag en van de directe TW het opmerkelijkst tussen 1995 en 2002 (+61,0 pct.). De totale TW werd echter getemperd door de structurele productiedaling in de toelevering. In 2002 ging de TW van de in de haven gevestigde ondernemingen achteruit (-23,6 pct.), met name in de visserij en de metaalnijverheid. Daarentegen bleef de Ro-Ro groeien (+ 42,1 pct.).

In de haven van Zeebrugge lagen onder meer de rederijen, de goederenbehandeling, de metaalnijverheid en vnl. de toeleveranciers aan de oorsprong van de stijging van de totale TW in 2002 (-4,8 pct. direct; +22,3 pct. indirect). Het containervervoer nam toe met 12,1 pct., onder meer gestimuleerd door initiatieven zoals PortConnect.

5.1.2 Uit het oogpunt van de werkgelegenheid

In 2002 ging de tijdens het voorgaande jaar geboekte banenwinst verloren, aangezien de directe werkgelegenheid van de vier havens daalde van 106.199 VTE naar 102.942 VTE. De haven van Antwerpen zorgde gemiddeld voor 57,6 pct. van de personeelssterkte van de gehele sector die tijdens de periode 1995 - 2002 werd bestudeerd: er waren 59.472 VTE werkzaam in 2002 (enkel directe effecten).

Na een hoogtepunt van 117.959 eenheden te hebben bereikt in 2001, liep de indirecte werkgelegenheid voor alle niveaus samen terug tot 110.242 VTE in 2002, waarvan 62.720 VTE voor de eerstelijnsleveranciers. Voor de vier havens in totaal daalde de verhouding tussen de indirecte en de directe werkgelegenheid het sterkst in 2002, namelijk van 111,1 pct. tot 107,1 pct., een peil dat iets lager is dan het gemiddelde van de beschouwde

⁵⁸ Bron: NBB, Jaarverslag 2002, deel I.

periode. De uitbesteding van arbeid leek dus licht af te nemen, vooral in Antwerpen, waar veel indirecte banen verbonden zijn aan de bedrijfstak goederenbehandeling.

In de vier beschouwde havens werd een daling van de totale werkgelegenheid vastgesteld. Die daling was vrij beperkt indien enkel de havengebonden werkgelegenheid (directe werkgelegenheid van de havenzone) in aanmerking wordt genomen, aangezien ze -2,6 pct. bedroeg in Antwerpen, -3,5 pct. in Gent, -0,5 pct. in Oostende en -3,9 pct. in Zeebrugge, of -3,1 pct. in totaal. Als ook rekening wordt gehouden met de verdeling van de gegevens van de niet in de havens gevestigde havenbedrijven en van de indirecte effecten, bedroeg de afname van de totale werkgelegenheid ten opzichte van 2001 voor diezelfde havens -5,9, -3,2, -0,4 en -4,7 pct. De werkgelegenheid ging vooral achteruit in de goederenbehandeling, de chemische nijverheid en de automobielnijverheid te Antwerpen, in de metaalnijverheid en, in mindere mate, in de automobielnijverheid en de chemische nijverheid te Gent, alsook in de branche elektronica te Zeebrugge. In Oostende werd het banenverlies in de visserij deels gecompenseerd door de aanwervingen in de chemische nijverheid.

In 2002 bereikte het werkgelegenheidsaandeel in de havens 2,5 pct. van dat voor de totale beroepsbevolking⁵⁹. Indien ook rekening wordt gehouden met de indirecte werkgelegenheid, bedroeg dat percentage 5,1 pct.

Naast een achteruitgang van de werkgelegenheid van de onderzochte havenbedrijven - met name als gevolg van brugpensioenen en ontslagen - een stijging van het aandeel van deeltijdarbeid en een constante inkrimping van de aanwervingen van laaggeschoold personeel, bleek dat het aandeel van de aan opleiding bestede werktijd, ondanks een daling in 2002, hoger bleef dan dat op nationaal vlak. De beschouwde ondernemingen investeren meer in competentie management door zich toe te spitsen op hooggeschoold personeel, dat vervolgens verder moet worden opgeleid. In dat kader wordt een inspanning geleverd voor de vrouwen, van wie er in 2002 relatief meer een opleiding konden volgen dan in 2001.

5.1.3 Uit het oogpunt van de investeringen

De jaren 2000 tot 2002 bleken gunstig te zijn geweest op het gebied van de investeringen. Met totale investeringen van meer dan 1,5 miljard euro in Antwerpen was 2001 het recordjaar van de periode 1995 - 2002. Die opwaartse trend was begonnen in 2000, na een veeleer bescheiden jaar 1999.

In de haven van Antwerpen zijn de investeringen met + 4,4 pct. gemiddeld per jaar toegenomen. In 2002 werd echter een daling opgetekend in de chemische nijverheid en de goederenbehandeling.

Van 1995 tot 2002 zijn de investeringen in de haven van Gent meer dan verdubbeld. Opmerkelijk was in 2002 de belangrijke stijging van de bedragen die werden geïnvesteerd in de automobielnijverheid en bij Stora Enso Langerbrugge.

Na verscheidene jaren te zijn gestegen, kwamen in 2002 de investeringen in de haven van Zeebrugge opnieuw uit op het peil van 1995. Het jaar 2002 was teleurstellend voor de visserij en de energiesector.

In Oostende zijn de investeringen tussen 1995 en 2002 teruggelopen met 2,9 pct. gemiddeld per jaar, voornamelijk als gevolg van de stopzetting van de activiteiten van de RMT. Het jaar 2002 werd gekenmerkt door een daling van de investeringen in de metaalnijverheid en de visserij.

In totaal namen de in de havens geïnvesteerde bedragen toe met 2,6 pct. en beliepen 2,5 miljard euro, terwijl het indexcijfer van de investeringsprijzen in 2002 met 0,4 pct. afnam.

De overheid, in het bijzonder het Vlaamse Gewest, bleef ten slotte investeren in grootschalige aanpassingsprojecten in de havens: dat was het geval voor het Deurganckdok in Antwerpen, het Kluizendok in Gent, de industriezone Plassendale 1 te Oostende en de voorhaven van Zeebrugge.

⁵⁹ Bron: NBB, Jaarverslag 2002, Deel I.

5.2 Perspectieven voor de Vlaamse Zeehavens⁶⁰

De buitenlandse handel is van wezenlijk belang voor België, aangezien de uitvoer twee derde van het Belgische bbp bedraagt. Bovendien is de Europese Unie van de Vijftien ten belope van 90 pct. afhankelijk van de zee voor haar buitenlandse handel en ten belope van 43 pct. voor haar binnenlandse handel. De totale TW van de ondernemingen van de vier havens en van hun leveranciers (som van de directe en indirecte effecten) volgt over het geheel genomen het verloop van de buitenlandse handel.

Ten opzichte van de in de twee voorgaande jaren bereikte niveaus zijn de uitvoer en de invoer zeer matig gestegen in 2002. Het productieniveau van de ondernemingen uit de studie werd daardoor echter niet al te sterk aangetast, ondanks het sterke verband tussen het verloop van de buitenlandse handel en de TW van de in de studie opgenomen maritieme en niet-maritieme bedrijven.

De ontwikkeling van de havens beantwoordt aan het verloop van de internationale handel en van het daaruit resulterende zeevervoer. Politieke gebeurtenissen en technologische ontwikkelingen oefenen een invloed uit op het vervoer, op de maritieme en continentale handel en vandaar op de havenactiviteiten.

De economische omgeving van de havens wordt gekenmerkt door de expansie van de wereldhandel, door een toenemende spreiding van de havencentra, door de internationalisering van de productie- en consumptieschema's en door nieuwe vereisten inzake vervoer en distributie. De productie, de handel en het vervoer zijn voortaan geïntegreerd in één enkel systeem. In dat verband beperken de havenactiviteiten zich niet meer tot het laden en lossen van schepen: de havens worden logistieke centra die de productie-, handels- en vervoerstaken combineren. Door zich aan te passen aan die nieuwe structuur van de internationale handel kunnen de havens een actieve rol spelen in de ontwikkeling ervan.

Die nieuwe rol van de havens kan worden onderzocht via een analyse van de buitenlandse handel en de vervoersketen. Deze laatste begint op de productieplaats van de grondstoffen of de halffabrikaten en zet zich voort tot waar het afgewerkte product zijn eindbestemming bereikt. Om al de aan dat proces verbonden activiteiten te rationaliseren en de totale kosten zo laag mogelijk te houden, moet een logistieke aanpak worden gevolgd.

Voor elk product moeten de operaties worden uitgevoerd op de plaats waar:

- o de goedkoopste productiefactor beschikbaar is;
- o het tijdverlies tot een minimum wordt beperkt;
- o zo weinig mogelijk vervoer nodig is;
- o de grootste concentratie van het product tot stand wordt gebracht.

In dat kader passen projecten als IPG te Gent of PortConnect te Zeebrugge, die een verbetering mogelijk maken van het goederenverkeer naar de andere havencentra en naar het binnenland door verschillende vervoerstypes te combineren. IPG is een voorbeeld van een project dat kan leiden tot wat in het Engels een *Multimodal Hub* heet (zie bijlage 9).

Belangrijk is ook het begrip « Value Added Logistics » (VAL). Havens die in staat zijn waarde toe te voegen aan de goederen die er worden doorgevoerd, beschikken immers over een belangrijke troef in het licht van een steeds heviger mondiale concurrentie. De Naties van de havens van Antwerpen en Zeebrugge vervullen ten volle die functie, aangezien die ondernemingen meer en meer opslagactiviteiten (opslag van bulkgoederen of diverse conventionele goederen, gevaarlijke of temperatuurgevoelige goederen) combineren met activiteiten met een hoge toegevoegde waarde (assemblage, verpakking, etikettering, kwaliteitscontrole, *route planning*, *tracking & tracing*, inkleding, enz.). Het gaat om een logistieke dienst van het « business »-type, die twee dimensies omvat: materiaalbeheer en fysieke distributie vanaf de productieplaats tot de eindverbruiker.

Om zich te ontwikkelen moeten de havens voldoende opslagruimte aanbieden die dichtbij de terminals ligt. De opslagplaatsen moeten, binnen de beschikbare middelen, aangepast zijn aan zeer hoge controlevereisten. Daarnaast moet de infrastructuur van het vervoer over land worden ontwikkeld. Al die uitdagingen moeten op een commerciële manier worden aangepakt dan in het verleden. Er moeten concrete antwoorden worden

⁶⁰ Zie o.m.: « Port Marketing », Maritiem Instituut - Universiteit Gent (1998).

gevonden in de aanpassing van de infrastructuur (toegang van de schepen) en de superstructuur (kranen, pakhuizen, enz.), met inachtneming van steeds striktere Europese milieunormen.

Alle betrokken partijen (*stakeholders*) zijn het eens over de hoofddoelstelling van al die beleidsmaatregelen: de doorvoerkosten van de goederen minimaliseren en de toegevoegde waarde maximaliseren. Dat beleid berust onder meer op de schaalvoordelen. Aldus heeft de haven van Antwerpen zich tot doel gesteld een overslag van meer dan 140 miljoen ton goederen per jaar te bereiken. Oostende zet zich sterk in om zijn maritieme toegankelijkheid te verbeteren, om spoedig, na de renovatie van de voorhaven en de aanpassing van de nieuwe industriezone Plassendale 1, in staat te zijn de drempel van 10 miljoen ton te overschrijden. Gent en Zeebrugge volgen dezelfde trend.

Alle havens van de *range* Hamburg - Le Havre moeten zich immers schikken naar de voorwaarden die de concurrerende omgeving oplegt. Het feit dat er eigenlijk slechts één hinterland bestaat voor een geheel van havens die uitgerust zijn met de modernste technologieën, spoort elk van hen ertoe aan de eigen positie te handhaven of zelfs te versterken door zich steeds verder te specialiseren, zoals de ontwikkeling van de verschillende vormen van goederenverkeer doet vermoeden⁶¹. In dat verband leidt de grootschaligheid van de productie en de investeringen soms tot een beperking van het aantal partijen en dus tot een aantasting van de concurrentiemechanismen. Dit vrezen onder meer de reders in verband met de containerterminals. Het is dus noodzakelijk dat de overheid - en met name de Europese Commissie - optreedt via corrigerende maatregelen om een economische omgeving te bewaren die gunstig is voor het spel van de concurrentie en bijgevolg voor de ontwikkeling en de technologische innovatie in de havens van de *range*.

De ontwikkeling van de havens van de Europese Unie vormt de spil van de totaalstrategie die in het Witboek van de Commissie van 2001⁶² worden voorgesteld en waarbij de sleutels voor de groei van het Europese zeevervoer momenteel berusten op twee pijlers: de groei van de capaciteit en de intermodale efficiëntie van de havens en de opening van de markt van de havendiensten voor potentiële dienstverleners. De bestudeerde havens zijn zich bewust van die uitdagingen.

⁶¹ Zie hoofdstuk 4 en bijlage 8.

⁶² « Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen ».

Lijst van afkortingen

bbp	Bruto binnenlands product
d.w.t.	deadweight tonnage
ESR 95	Europees geharmoniseerd Systeem van Rekeningen
EU	Europese Unie
INR	Instituut voor de nationale rekeningen
IOT	Input-Outputtabel
KMO	Kleine of middelgrote onderneming
n.	niet beschikbaar
NACE	Nomenclatuur van economische Activiteiten in de Europese Gemeenschap
NBB	Nationale Bank van België
NIS	Nationaal Instituut voor de Statistiek
O&O	Onderzoek en Ontwikkeling
p.m.	pro memorie
pct.	procent
RMT	Regie voor Maritiem Transport
SUT	Supply and Use Table of AGT (aanbod- en gebruikstabel)
TEN	Transeuropees netwerk
TEU	Twenty-feet equivalent unit
TW	Toegevoegde waarde
VTE	Voltijds equivalent
v.z.w.	vereniging zonder winstoogmerk

BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE TOELICHTING

1 Clusters

Tal van studies⁶³ over de economische weerslag van de havenactiviteit zijn opgebouwd rond het begrip « Maritieme Cluster », dat het geheel van havengebonden bedrijfstakken (ondernemingen en leveranciersketens) aanduidt. Algemeen wordt aangenomen dat de haven op de kruising van die verschillende activiteiten ligt. Deze benadering mondt uit in een analyse van de branches die de haven bepalen of erdoor worden beïnvloed.

Om coherent te zijn met de voorgaande havenstudies en met de overige publicaties van de Bank, en om alle havenactiviteiten te bestrijken, werd besloten ook andere segmenten te bestuderen.

Bijgevolg komen twee clusters aan bod in de studie over de Belgische havenactiviteit:

TABEL 44 **CLUSTERS EN SEGMENTEN**

- De maritieme cluster die alle havengebonden bedrijfstakken omvat en waarvan het bestaan essentieel is voor de havens (beheer en onderhoud, scheepvaart, overslag, bevrachting, loodsdienst, sluizen, goederenopslag, baggerwerk, visserij, maritieme diensten, enz.);
 - Vier segmenten, die geen middellijke economische band hebben met de havenactiviteit maar nauw en wederzijds van elkaar afhankelijk zijn wegens de geografische nabijheid, worden aangeduid met de term « niet-maritiem ». Het gaat om:
 - het segment *industrie* dat de petroleumindustrie, de chemische nijverheid, de metaalverwerkende nijverheid, de automobielnijverheid, de energiesector enz. omvat;
 - het segment *groothandel*, dat bestaat uit de keten van groothandelsbedrijven die een band hebben met de havens (leveranciers, handel verbonden aan de bovenvermelde nijverheden, invoer-uitvoer, enz.);
 - het segment *transport*, met de verschillende transportmiddelen voor het goederenverkeer over land (weg, spoorweg, pijpleidingen, enz.);
 - het segment *logistieke dienstverlening*, met alle ondernemingen die niet specifiek maritieme ondersteunende diensten verlenen aan de havens (informaticadiensten, coördinatiecentra, administratiekantoren, adviesbureaus, bepaalde overheidsdiensten, onderhoudsdiensten, enz.).
-

Bron: NBB.

De ondernemingen uit de maritieme cluster bepalen de havenactiviteit en vertonen een rechtstreekse economische band met de havens. Daarentegen kunnen de activiteiten van de « niet-maritieme » ondernemingen daarmee slechts een middellijke economische band hebben voor zover ze in het geografisch gebied van de haven liggen.

2 Bedrijfstakken en keuze van het aggregatieniveau

Enkele van de in deze studie opgenomen bedrijfstakken⁶⁴ worden besproken op grond van hun classificatie in de NACE-Bel, volgens de ESR 95-benadering (cf. « Europees Systeem van Rekeningen ESR 95 », Eurostat). Wanneer een onderscheid tussen de branches nodig is, kunnen ze tot op een nauwkeurigheid van 5 posities worden onderverdeeld. De definitie van de SUT-codes⁶⁵ is bijzonder belangrijk in de berekening van de indirecte effecten.

In tabel 45 worden op een grijze achtergrond de takken vermeld die - hoewel ze a priori worden ingedeeld bij één van de vier segmenten van de niet-maritieme cluster - volgens dit analyserooster gedeeltelijk in de maritieme cluster thuishoren.

⁶³ Onder andere de Nederlandstalige publicaties van het Nederlands Economisch Instituut en de Nationale Havenraad, of de werkzaamheden van de faculteit Toegepaste Economie van de Universiteit van Antwerpen.

⁶⁴ Bijlage 3 bevat de volledige lijst van de NACE-Bel-bedrijfstakken van de studie.

⁶⁵ Supply & Use Table of aanbod- en gebruikstabel. Deze benaming biedt tevens een beknopte omschrijving van de in die tabellen opgenomen bedrijfstakken, die overeenstemmen met de NACE-Bel-codes van nauwkeurigheidsniveau 2. Zie ook punt 5.2 van onderhavige bijlage en de « Input-outputtabel van België voor 1995 », INR, februari 2003.

TABEL 45

CLUSTERS EN SECTOREN (NOMENCLATUUR VAN DE VORIGE EDITIES)

Clusters	NACE-codes	Beschrijving van de Nace-code	Sectoren
Maritiem	63.11.1	Goederenbehandeling in zeehavens	Goederenbehandeling
	63.11.2	Overige goederenbehandeling	Goederenbehandeling
	63.12.1	Opslag in koelpakhuizen	Goederenbehandeling
	63.12.2	Overige opslag	Goederenbehandeling
	63.22.0	Ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer over water	Goederenbehandeling
	61.1	Zee- en kustvaart	Rederijen
	61.2	Binnenvaart	Rederijen
	45.24.1	Baggerwerken	Andere industrie
	45.24.2	Overige waterbouw	Andere industrie
	35.11	Bouw en reparatie van schepen	Scheepsbouw en -herstelling
	35.12	Bouw en reparatie van plezier- en sportvaartuigen	Scheepsbouw en -herstelling
	05.01	Visserij	Visserij
	05.02	Kweken van vis en van schaal- en schelpdieren	Visserij
	15.20.1	Verwerking en conservering van vis en vervaardiging van visproducten	Visserij
	15.20.2	Productie van diepgevroren vis en visproducten	Visserij
	63.40.1	Expeditekantoren	Scheepsagenten en expediteurs
	63.40.2	Bevrachting	Scheepsagenten en expediteurs
	63.40.3	Scheepsagenturen	Scheepsagenten en expediteurs
	63.40.4	Douaneagentschappen	Scheepsagenten en expediteurs
	63.40.5	Vervoersbemiddeling	Scheepsagenten en expediteurs
	63.40.6	Overige activiteiten i.v.m. de organisatie van het vrachtvervoer	Scheepsagenten en expediteurs
	71.22	Verhuur van schepen	Rederijen
	75.22	Defensie	Openbare sector
	51.7	Overige groothandel	Andere diensten
Niet-maritiem			
Industrie	15	Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken	Voedingsnijverheid
	23	Vervaardiging van cokes, geraffineerde aardolieproducten en splijt- en kweekstoffen	Petroleumindustrie
	24	Chemische nijverheid	Chemische nijverheid
	27	Metallurgie	Metaalverwerkende nijverheid
	28	Vervaardiging van metaalproducten	Metaalverwerkende nijverheid
	31	Vervaardiging van elektrische machines en apparaten	Elektronica
	32	Vervaardiging van audio-, video- en telecommunicatieapparatuur	Elektronica
	34	Vervaardiging en assemblage van auto's, aanhangwagens en opleggers	Automobielnijverheid
	35	Vervaardiging van overige transportmiddelen	Andere industrie
	40	Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en warm water	Energie
	14	Overige winning van delfstoffen	Andere industrie
	20	Houtindustrie en vervaardiging van artikelen van hout, kurk, riet en vlechtwerk	Andere industrie
	21	Papier- en kartonnijverheid	Andere industrie
	26	Vervaardiging van overige niet-metaalhoudende minerale producten	Andere industrie
	37	Recuperatie van recycleerbaar afval	Andere industrie
	45	Bouwnijverheid	Andere industrie
Groothandel	50	Verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen; kleinhandel in motorbrandstoffen	Andere diensten
	51	Groothandel en handelsbemiddeling, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen	Andere diensten
Transport	60.1	Vervoer per spoor	Andere diensten
	60.242	Goederenvervoer over de weg	Wegvervoer
	60.3	Vervoer via pijpleidingen	Andere diensten
Logistieke diensten	63.21	Ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer te land	Andere diensten
	63.3	Reisbureaus en touroperators	Andere diensten
	71.32	Verhuur van machines en installaties voor de bouwnijverheid	Andere diensten
	71.34	Verhuur van overige machines en werktuigen	Andere diensten
	74.2	Technisch advies, architecten en ingenieurs	Andere diensten
	74.7	Industriële reiniging	Andere diensten
	74.8	Diverse dienstverlening hoofdzakelijk aan bedrijven	Andere diensten
	75	Openbaar bestuur, algemene collectieve diensten en verplichte sociale verzekering	Openbare sector
	92.723	Exploitatie van strandfaciliteiten, fietsen, waterfietsen, pony's en dergelijke	Andere diensten

Bron: NBB.

Behalve deze indeling per cluster en per bedrijfstak van de NACE-Bel-nomenclatuur, worden in tabel 45 tevens de bedrijfssectoren voorgesteld zoals die vermeld werden in de vorige edities van de studie. Voor elke haven wordt het activiteitenverloop van elke cluster en van elke sector voorgesteld in hoofdstuk 4.

Opmerkingen:

- Het voor de hierboven voorgestelde bedrijfstakken gekozen aggregatieniveau is afhankelijk van de nauwkeurigheid die hun definitie vereist. De bedrijfstak 45 (bouwnijverheid), bijvoorbeeld, is uitgesplitst tot nauwkeurniveau 5, omdat twee NACE-Bel-branches van niveau 5 (45.241 en 45.242) deel uitmaken van de maritieme cluster, terwijl de rest van de branche 45 behoort tot het segment van de niet-maritieme industrieën. Dat is niet het geval voor bedrijfstak 24 (chemische nijverheid) die, ondanks de aggregatie ervan tot niveau 2, integraal is opgenomen in het segment industrie.
- Ten opzichte van de voorgaande edities werd de indeling van de volgende « overheidsbedrijven » gewijzigd: de NMBS en de havenautoriteiten. Uitgaande van de selectie van de ondernemingen per NACE-Bel-bedrijfstak, en doordat die ondernemingen niet behoren tot de branche 75 van die nomenclatuur, werden ze, voor de NMBS, ingedeeld bij de sector « andere diensten » en, voor de havenbedrijven, bij de sector « goederenbehandeling », in plaats van bij de « openbare sector ».
- Voor het eerst zijn de overheidsbedrijven (NACE-Bel 75) in de rangschikkingen opgenomen volgens de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen (« Top 10 ») Met « Openbare sector », wordt de branche « Openbaar bestuur » NACE 75 bedoeld, met uitzondering van de zeemacht (Defensie). Dat onderscheid moest met name worden gemaakt voor de havens van Oostende en Zeebrugge.

3 Geografische selectie

3.1 Benaderingen

Twee benaderingen kunnen worden gevolgd, naargelang de activiteit van de beschouwde onderneming al dan niet deel uitmaakt van de maritieme cluster.

Voor de niet-maritieme ondernemingen is het doorslaggevend of ze geografisch tot het havengebied behoren. Er wordt immers uitgegaan van de veronderstelling dat die ondernemingen aan de haven verbonden zijn door de plaats waar ze hun activiteiten uitoefenen, zelfs al lijken deze geen rechtstreeks verband te hebben met de haven. Alle in het strikte havengebied gevestigde ondernemingen zijn opgenomen in het staal, voorzover ze behoren tot een bedrijfstak die van belang is voor de studie, overeenkomstig de vroeger opgestelde rapporten.

De definitie van het strikte havengebied is gebaseerd op het koninklijk besluit van 2 februari 1993 dat werd gepubliceerd op 4 maart van hetzelfde jaar. Bijlage 2 geeft een omschrijving van de vier beschouwde havengebieden.

Voor deze studie werd de definitie van die vier gebieden volledig herdacht, teneinde rekening te houden met de politieke keuzes, de ontwikkelingen en overeenkomsten op ecologisch vlak en de ruimtelijke ordening.

Voor de zogenaamde « multi-arrondissementele » ondernemingen, waarvan de hoofdzetel niet noodzakelijk in het havengebied gevestigd is, maken de gegevens van het INR het mogelijk hun bedrijfszetels die gevestigd zijn in het havengebied in ruime zin terug te vinden. Dit gebied stemt overeen met de indeling van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) en is ook van toepassing bij de selectie van de ondernemingen van twee van de branches van de maritieme cluster (zie hierna).

De ondernemingen van de maritieme cluster hebben een rechtstreekse functionele band met de havenactiviteit, maar zijn niet noodzakelijkerwijs in het havengebied gevestigd. Naar gelang van de definitie van de activiteit opteert men voor een strikte of ruime geografische benadering bij de selectie van de ondernemingen van die cluster (zie hierna).

3.2 Selectie

Niet-maritieme ondernemingen

Deze worden slechts op twee voorwaarden geselecteerd:

- Ze moeten deel uitmaken van de bedrijfstakken die een economische band hebben met de havens (voor de studie van 2001 omvat de lijst van die bedrijfstakken in totaal 234 NACE-Bel-codes⁶⁶);
- Hun hoofdzetel moet in het havengebied in strikte zin liggen, zoals bepaald in het koninklijk besluit van 2 februari 1993 voor de « mono-arrondissementele » ondernemingen. Voor de « multi-arrondissementele » ondernemingen wordt (worden) de bedrijfszetel(s) die gelegen zijn in het havengebied in de ruime zin (gedefinieerd volgens de NIS-code) ook in aanmerking genomen. De al of niet opname van deze bedrijfszetels in de havenstudie wordt daarna per onderneming bekeken.

Maritieme ondernemingen

Deze ondernemingen zijn functioneel verbonden met de havens. Er zijn 24 bedrijfstakken (hieronder omschreven NACE-codes van niveau 5) die aan deze indeling voldoen. Volgens de definitie van die bedrijfstakken worden drie geografische niveaus onderscheiden:

- *Strikt havengebied* voor de ondernemingen van de bedrijfstakken waarvan de definitie dient gepaard te gaan met een aanwezigheid in de haven:

NACE 05020: Kweken van vis en van schaal- en schelpdieren;
NACE 15201: Verwerking en conservering van vis;
NACE 15202: Productie van diepgevroren vis en visproducten;
NACE 35120: Bouw en reparatie van pleziervaartuigen;
NACE 45241: Baggerwerken;
NACE 45242: Overige waterbouw;
NACE 51700: Overige groothandel;
NACE 63112: Overige vrachtbehandeling;
NACE 63121: Opslag in koelpakhuizen;
NACE 63122: Overige opslag;
NACE 63404: Douaneagentschappen;
NACE 63405: Vervoersbemiddeling;
NACE 63406: Overige activiteiten in verband met de organisatie van het vrachtvervoer;
NACE 75220: Zeemacht.

- *Ruim havengebied* (gedefinieerd als het gebied dat beperkt is tot de NIS-codes waartoe de havens behoren):

NACE 63401: Expeditiekantoren;
NACE 63402: Bevrachting.

Deze onderverdeling is nodig omdat de meeste bevrachtingsfirma's en expeditiekantoren dichtbij, maar buiten de grenzen van de havens in strikte zin liggen.

- *Het volledige nationale grondgebied* voor de ondernemingen van de bedrijfstakken waarvan de definitie volstaat om hen rechtstreeks economisch in verband te brengen met de havenactiviteit, ongeacht hun vestigingsplaats:

NACE 05010: Visserij;
NACE 35110: Bouw en reparatie van schepen;
NACE 61100: Zee- en kustvaart;
NACE 61200: Binnenvaart;
NACE 63111: Vrachtbehandeling in zeehavens (terminals, « Naties », enz.);
NACE 63220: Ondersteunende activiteiten in verband met het vervoer over water (aanpassing van de waterwegen, uitrusting van het zeevervoer, enz.), havenautoriteiten, enz.;
NACE 63403: Scheepsagenturen;
NACE 71220: Verhuur van schepen.

⁶⁶ Bijlage 3 bevat de volledige lijst van de in de studie opgenomen NACE-Bel-bedrijfstakken.

Sommige ondernemingen die tot deze groep behoren, liggen dus buiten de havens. In hoofdstuk 3 worden de totaalcijfers van de TW, de werkgelegenheid en de investeringen voorgesteld in de vorm van vergelijkingen tussen de vier havengebieden en de periferie. In deze laatste liggen de ondernemingen die tot geen enkel havengebied behoren. Iets minder dan 400 kleine ondernemingen van de maritieme cluster werden aldus geselecteerd in 2002, hoewel ze niet in het afgebakende havengebied liggen.

In hoofdstuk 4, waarin dezelfde resultaten worden voorgesteld voor elke haven afzonderlijk, worden de werkgelegenheid, de TW en de investeringen van de buiten de havens gelegen ondernemingen verdeeld door middel van de verdeelsleutel « gewicht van elke haven in TW per SUT-bedrijfstaking »⁶⁷. Hoewel ze uitgesplitst zijn naar bedrijfstaking in de maritieme cluster waarvan de desbetreffende ondernemingen deel uitmaken, worden de cijfers van de verdeling meegedeeld ter informatie.

4 De directe effecten

4.1 De toegevoegde waarde (of TW) tegen lopende prijzen⁶⁸

- Particuliere ondernemingen

De TW bestaat uit de volgende elementen die ontleend zijn aan de geaggregeerde jaarrekeningen:

- Personeelskosten: rubrieken 62 (bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen) en 617 (kosten verbonden aan uitzendarbeid; deze rubriek wordt echter pas geboekt na berekening van de indirecte effecten, zie opmerking in het volgende punt)⁶⁹;
- Afschrijvingen: rubrieken 630 (toevoegingen aan de afschrijvingen en aan de waardeverminderingen op de oprichtingskosten, materiële en immateriële vaste activa), 631/4 (waardeverminderingen) en 635/7 (voorzieningen voor risico's en kosten);
- Andere kosten: rubriek 640/8 (andere bedrijfskosten) min rubriek 649 (als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten);
- Bedrijfsresultaat: rubriek 70/64 (winst) of 64/70 (verlies, negatief);
- Exploitatiesubsidies: rubriek 740 (in min).

De methode om de TW te berekenen, verschilt enigszins van de berekeningswijze die wordt toegepast in de nationale rekeningen, onder meer wat het in aanmerking nemen van de afschrijvingen betreft.

Voor de multi-arrondissementale ondernemingen wordt de totale TW uitgesplitst naar bedrijfszetel, op grond van de INR-gegevens over de werkgelegenheid per arrondissement.

- Overheidsondernemingen⁷⁰

Hier wordt gewerkt met enquêtes en door optelling van de rubrieken 62 en 617, met inachtneming van eventuele verhogingen. De TW van de overheidsbedrijven wordt berekend als de som van de personeelskosten, die wordt gecorrigeerd om rekening te houden met de jaarlijkse rectificaties van de nationale rekeningen voor de betrokken branches.

4.2 De werkgelegenheid

- Particuliere ondernemingen

Voor het jaar 1995 werd het gemiddelde personeelsbestand verkregen aan de hand van rubriek 9090. Vanaf 1996 werd deze vervangen door de rubrieken 9086 (totaal aantal werknemers op de afsluitingsdatum van het boekjaar) en 9087 (gemiddelde werkgelegenheid uitgedrukt in VTE). In de rubriek 9097 is de uitzendarbeid opgenomen, waarvan de kosten zijn vermeld in de hierboven omschreven rubriek 617. Het personeel dat ter beschikking wordt gesteld van de havenbedrijven, is bijna uitsluitend samengesteld uit havenarbeiders, die

⁶⁷ Zie punt 6 van honderhavige bijlage.

⁶⁸ Er werd geopteerd voor de benadering tegen lopende prijzen omdat de waarden van de deflatoren in 2002 niet voor alle SUT-bedrijfstakingen zijn vastgelegd. Deze deflatoren kunnen echter in belangrijke mate variëren van de ene bedrijfstaking tot de andere, en een algemene correctie zou bijgevolg niet opportuun zijn geweest.

⁶⁹ De rubrieken 62 en 617 komen respectievelijk overeen met de werkgelegenheidsrubrieken 9087 en 9097.

⁷⁰ In tegenstelling tot de vorige edities van dit verslag worden de NMBS en de havenautoriteiten niet meer beschouwd als overheidsondernemingen, aangezien die bedrijven in de nationale rekeningen niet worden geregistreerd in de bedrijfstaking overheidsdiensten, maar wel respectievelijk in de NACE-Bel-bedrijfstakingen 60.100 en 63.220.

tevens opgenomen zijn in het personeelsbestand van hun werkgever: CEPA, CEPG, CEWEZ of CEWO⁷¹. Hiermee moet rekening worden gehouden om dubbeltellingen te voorkomen.

Opmerking: Om die reden wordt te werk gegaan in twee stappen:

- In hoofdstuk 3 (studie van de variabelen voor alle havens samen) werd ervoor gekozen om voor de berekening van de indirecte effecten de uitzendarbeid in de havens te beschouwen als een volwaardige activiteit (die valt onder SUT 74), aangezien het gehanteerde algoritme berust op de gegevens van de nationale rekeningen waarin de werkgelegenheid wordt uitgesplitst per SUT⁷², behalve voor de rubriek 9097 en haar tegenhanger, de rubriek 617 betreffende de bestede kosten. Dit is de eerste stap om de resultaten voor te stellen, in geglobaliseerde vorm;
- Om vervolgens de activiteiten uit te splitsen naar haven en bedrijfstak (hoofdstuk 4), wordt de werkgelegenheid van de betrokken uitzendkrachten verdeeld over de « cliënt »-ondernemingen (voornamelijk van SUT 63, dat is de goederenbehandeling) van de vier voornoemde werkgevers, aan de hand van de rubrieken 9097 en 617, teneinde zo objectief mogelijk de reële werkgelegenheidssituatie te schetsen bij de ondernemingen die daadwerkelijk een beroep doen op die contingenten.

Voor de multi-arrondissementale ondernemingen wordt de werkgelegenheid verdeeld per bedrijfszetel op grond van de INR-gegevens betreffende de werkgelegenheid in de verschillende bedrijfszetels (referentie: NIS-code). Aangezien dit de enige informatie is op basis waarvan een onderverdeling kan worden gemaakt op het niveau van de ondernemingen, worden de TW en de investeringen uitgesplitst volgens hetzelfde procédé.

- Overheidsondernemingen
- De gegevens worden via enquêtes meegedeeld door de diverse betrokken instanties of ondernemingen.

4.3 De investeringen tegen lopende prijzen

- Particuliere ondernemingen

Bij wijze van vuistregel wordt uitgegaan van rubriek 8169 van de jaarrekening: materiële vaste activa aangeschaft tijdens het boekjaar (inclusief de geproduceerde vaste activa).

Indien de onderneming activa heeft overgenomen van derden (met andere woorden als er een bedrag voorkomt in rubriek 829), worden de INR-gegevens gebruikt, die correcties ondergaan en waarin geen enkel bedrag is opgenomen inzake eventuele overnames. In tegenstelling tot de methode van de nationale rekeningen vindt echter geen aanvullende correctie plaats voor de jaarlijks vastgestelde « desinvesteringen ».

Voor de multi-arrondissementale ondernemingen worden de totale investeringen op dezelfde manier verdeeld als de TW en de werkgelegenheid (referentie: NIS-code).

- Overheidsondernemingen
- De gegevens worden via enquêtes meegedeeld door de diverse betrokken instanties of ondernemingen.

4.4 De sociale balans

De studie berekent voor het jaar 2002 een reeks gegevens betreffende de sociale balans. Er wordt tevens een vergelijking gemaakt met de jaren 2000 en 2001. Terwijl in de voorgaande editie van de studie de analyse van de sociale balans beperkt bleef tot de grote ondernemingen die representatief zijn voor de havenactiviteit, worden voor deze studie alle ondernemingen waarvoor toereikende gegevens van 2000 tot 2002 met betrekking tot de sociale balans beschikbaar zijn, geanalyseerd in deze paragraaf. Het betreft een constant staal, waarvoor de analyse van de resultaten toelaat een aantal vergelijkingen te maken met de gegevens voorgesteld in de sociale balans voor het geheel van de economie⁷³. Hierin bevinden zich de ondernemingen die hun jaarrekening hebben neergelegd volgens het volledige schema gedurende drie jaar.

⁷¹ Respectievelijk Centrale der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen, Centrale der Werkgevers aan de Haven van Gent, Centrale der Werkgevers aan de Haven van Zeebrugge en Centrale der Werkgevers aan de Haven van Oostende.

⁷² Supply & Use Table of aanbod- en gebruikstabel. Deze benaming maakt het ook mogelijk beknopt de bedrijfstakken aan te duiden die in deze tabellen zijn opgenomen en die overeenstemmen met de NACE-Bel-codes van nauwkeurniveau 2.

⁷³ Sociale Balans 2002 (NBB, Economisch Tijdschrift 2003/4).

TABEL 46**RUBRIEKEN VAN DE SOCIALE BALANS**

- Werknemers ingeschreven in het personeelsregister - gemiddeld aantal tijdens het boekjaar:
 - 1001 Voltijds
 - 1002 Deeltijds
 - 1003 Totaal in VTE
- Werknemers ingeschreven in het personeelsregister - aantal op de afsluitingsdatum van het boekjaar:
 - 1051 Voltijds
 - 1052 Deeltijds
 - 1053 Totaal in VTE
 - 1203 Totaal in VTE - mannen
 - 1213 Totaal in VTE - vrouwen
 - 1343 Totaal in VTE - bedienden
 - 1323 Totaal in VTE - arbeiders
- Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen
 - 1501 Uitzendkrachten - gemiddeld aantal (*)
 - 1502 Ter beschikking van de onderneming gestelde personen (*)
- Personeelsverloop tijdens het boekjaar - ingetreden
 - 2053 Aantal werknemers die tijdens het boekjaar in het personeelsregister werden ingeschreven, in VTE
 - 2103 Idem, met een overeenkomst voor een onbepaalde tijd (*)
 - 2203 Idem, mannen - lager onderwijs (*)
 - 2213 Idem, mannen - secundair onderwijs (*)
 - 2223 Idem, mannen - hoger niet-universitair onderwijs (*)
 - 2233 Idem, mannen - universitair onderwijs (*)
 - 2303 Idem, vrouwen - lager onderwijs (*)
 - 2313 Idem, vrouwen - secundair onderwijs (*)
 - 2323 Idem, vrouwen - hoger niet-universitair onderwijs (*)
 - 2333 Idem, vrouwen - universitair onderwijs (*)
- Personeelsverloop tijdens het boekjaar - uitgetreden
 - 3053 Aantal werknemers ingeschreven in het personeelsregister van wie de overeenkomst tijdens het boekjaar een einde nam, in VTE
 - 3103 Idem, met een overeenkomst voor een onbepaalde tijd (*)

Ten opzichte van voorgaande edities worden de resultaten van sommige extra rubrieken voorgesteld:

- Werknemers ingeschreven in het personeelsregister - aantal daadwerkelijk tijdens het boekjaar gepresteerde uren
 - 1011 Voltijds
 - 1012 Deeltijds
 - 1013 Totaal in VTE
- Werknemers ingeschreven in het personeelsregister - personeelskosten tijdens het boekjaar
 - 1021 Voltijds
 - 1022 Deeltijds
 - 1023 Totaal in VTE
- Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen
 - 1511 Uitzendkrachten - aantal daadwerkelijk gepresteerde uren (*)
 - 1512 Ter beschikking van de onderneming gestelde personen - aantal daadwerkelijk gepresteerde uren (*)
 - 1521 Uitzendkrachten - kosten voor de onderneming (*)
 - 1522 Ter beschikking van de onderneming gestelde personen - kosten voor de onderneming (*)
- Personeelsverloop tijdens het boekjaar - uitgetreden volgens de reden van beëindiging van de overeenkomst

- 3403 Pensioen (*)
 - 3413 Brugpensioenen (*)
 - 3423 Afdanking (*)
 - 3433 Andere reden (*)
- Opleidingen voor het personeel tijdens het boekjaar
 - 5801 Aantal mannelijke werknemers betrokken bij opleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever
 - 5802 Aantal door mannelijke werknemers gevolgde opleidingsuren
 - 5803 Kosten voor de onderneming van de door mannen gevolgde opleidingen
 - 5811 Aantal vrouwelijke werknemers betrokken bij opleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever
 - 5812 Aantal door mannelijke werknemers gevolgde opleidingsuren
 - 5813 Kosten voor de onderneming van de door vrouwen gevolgde opleidingen

Bron: NBB.

De rubrieken aangeduid met een (*) hebben enkel betrekking op de ondernemingen die hun jaarrekening neerleggen volgens het volledige schema.

De presentatie van de sociale balans over 2002 in bijlage 7 komt overeen met die van de vorige edities van de studie.

4.5 De financiële ratio's

Voor de periode 2000 - 2002 worden voor elke haven drie ratio's uitgesplitst naar clusters en « sectoren ». Hun teller en noemer zijn gedetailleerd weergegeven in de databank, teneinde die ratio's te kunnen voorstellen op welk aggregatieniveau ook. Er wordt gebruik gemaakt van de benadering via het gemiddelde op basis van de geglobaliseerde gegevens, omdat het staal beperkt van omvang is. De analyse is zeer diepgaand (cf. de « sectoren »), wat de volatiliteit van de opgetekende cijfers verhoogt.

4.5.1 Nettorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting (ratio 9 van de Balanscentrale):

Deze ratio geeft de verhouding aan tussen het resultaat van het boekjaar en het eigen vermogen: ze heeft betrekking op het vermogen van de onderneming om de financiële middelen waarover ze beschikt rendabel te gebruiken, dat wil zeggen om winst te maken. De noemer moet strikt positief zijn en de gegevens moeten overeenstemmen met een boekjaar van 12 maanden. De ratio wordt als volgt berekend:

- Rubriek 70/67 of 67/70 (respectievelijk de winst of het verlies van het boekjaar) gedeeld door de rubriek 10/15 (eigen vermogen)

4.5.2 Liquiditeit in ruime zin (ratio 13 van de Balanscentrale):

De liquiditeitsratio drukt het vermogen van de onderneming uit om binnen de vereiste termijn de kasmiddelen in te zetten die haar in staat stellen te voldoen aan haar korte-termijnverplichtingen. De liquiditeit in ruime zin (*Current Ratio* in het Engels) is slechts een van de ratio's met betrekking tot de liquiditeit en wordt omschreven als volgt:

- Som van de rubrieken 3 (voorraden en bestellingen in uitvoering), 40/41 (vorderingen op ten hoogste een jaar), 50/53 (geldbeleggingen), 54/58 (liquide middelen) en 490/1 (overlopende rekening op de actiefzijde), gedeeld door de som van de rubrieken 42/48 (schulden op ten hoogste een jaar) en 492/3 (overlopende rekening op de passiefzijde).

Deze ratio is een andere voorstelling van het negatief netto bedrijfskapitaal⁷⁴. Het netto bedrijfskapitaal is positief indien de liquiditeitsratio in ruime zin groter is dan één.

⁷⁴ Het netto bedrijfskapitaal wordt als volgt berekend: vlottende activa min korte-termijnverplichtingen.

4.5.3 Solvabiliteit (ratio 19 van de Balanscentrale):

Het aandeel van het eigen vermogen in het totaal der passiva geeft informatie over de onafhankelijkheid van de onderneming ten aanzien van de inbreng van externe middelen en, derhalve, over haar mogelijkheden tot zelffinanciering. Deze ratio weerspiegelt het vermogen van de onderneming om al haar financiële verplichtingen na te komen: aflossing van schulden op de vastgestelde vervaldag, betaling van interesten en betalingen ten gevolge van verplichtingen « buiten balansstelling ». Ze wordt berekend als volgt:

- Rubriek 10/15 (eigen vermogen) gedeeld door rubriek 10/49 (totaal der passiva).

4.6 Omvang van de ondernemingen

Terwijl in de vorige edities van de studie werd uitgegaan van het neerleggingsschema van de jaarrekening om het onderscheid te bepalen tussen de grote ondernemingen en de KMO's, wordt voortaan de voorkeur gegeven aan de hierna gedefinieerde objectieve criteria. Het blijkt immers dat nagenoeg 45 pct. van de KMO's hun rekening neerleggen volgens het volledige schema⁷⁵. Het schemacriterium is dus niet toereikend.

Worden beschouwd als « groot » in het Wetboek van vennootschappen⁷⁶:

- ondernemingen waarvan het jaargemiddelde van het aantal werknemers uitkomt boven 100 personen;
- ondernemingen die meer dan één van de volgende criteria overschrijden:
 - jaargemiddelde van het aantal werknemers : 50 eenheden;
 - jaarlijkse omzet (exclusief btw): 6.250.000 euro;
 - balans totaal: 3.125.000 euro.

In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de KMO's en de grote ondernemingen op synthetische wijze uitgesplitst per haven. Een uitvoerige beschrijving per bedrijfstak is opgenomen in bijlage 6.

5 De indirecte effecten

5.1 De nationale rekeningen

De nationale rekeningen zijn een algemene, gedetailleerde en cijfermatige voorstelling van de nationale economie in een boekhoudkundige context. Ze zijn gestructureerd volgens twee benaderingen: een via de producten en een via de inkomens. De productbenadering gaat te werk per bedrijfstak en verzamelt daarbij de ondernemingen die eenzelfde outputcategorie produceren (de chemische nijverheid, de voedingsnijverheid, de textielnijverheid, de bedrijfstak elektriciteit, de automobielsector, enz.). De gegevens per bedrijfstak lenen zich voor studies over de productenmarkten of voor « input-output »-analyses. Bij de inkomensbenadering worden de sectoren onderzocht. Deze gegevens vergemakkelijken de studies van het gedrag inzake investeringen, financiering, loonbeleid, enz. Dit begrip sector mag niet worden verward met de hier beschouwde « sectoren », een indeling van ondernemingen overeenkomstig de voorgaande edities van de studie.

De voorgestelde analyse geeft de voorkeur aan de productbenadering, die het mogelijk maakt de onderlinge afhankelijkheid van de bedrijfstakken te bestuderen en de indirecte effecten te ramen die verbonden zijn aan de activiteit van de ondernemingen van een bedrijfstak en, door optelling, van alle bedrijfstakken.

De Belgische nationale rekeningen worden opgesteld volgens de definities van het « Europees systeem van nationale en regionale rekeningen 1995 » (ESR 1995)⁷⁷, dat volgde op het ESER 1979 en van toepassing

⁷⁵ Bron: artikel over de niet-financiële vennootschappen (NBB, Economisch Tijdschrift 2003/4).

⁷⁶ Artikel 15 van het Wetboek van vennootschappen. Voor meer uitleg, gelieve de site van de Balanscentrale te raadplegen: <http://www.nbb.be/BA/>

werd in 1998. Voor België was de invoering van het ESR 1995 de gelegenheid om een nieuwe referentiemethodologie te aanvaarden. Nieuwe statistische bronnen, zowel administratieve gegevens als enquêtes, werden aangeboord en een volledig nieuw bedrijfsregister werd tot stand gebracht. Die inspanningen mondten uit in de samenstelling van een database met coherente statistische informatie, die borg staat voor een exhaustieve en hoogstaande evaluatie van de nationale rekeningen.

5.2 Raming van de indirecte effecten

5.2.1 Methode

Aan de hand van de tot in 1999 beschikbare aanbod- en gebruikstabellen⁷⁸ kan de indirecte werkgelegenheid verbonden aan de havenactiviteit worden berekend. De bedrijfstakken van de havens genereren immers indirecte werkgelegenheid, via de aankopen die de ondernemingen verrichten bij toeleveranciers.

De aanbod- en gebruikstabel is onderverdeeld in twee delen: de tabel van de bestedingen, die voor elke bedrijfstak de gebruikte inputs omvat, en de tabel van de middelen, die de productie van elke bedrijfstak weergeeft, uitgesplitst naar productgroep.

Op basis van die tabel kan men voor een gegeven bedrijfstak (bijvoorbeeld de bedrijfstak « goederenbehandeling in zeehavens »), de toeleveringsbedrijven bepalen, alsook de afhankelijkheidsgraad. Daartoe gaat men in de tabel van de bestedingen na welke inputs worden gebruikt door de branche goederenbehandeling in zeehavens, en vervolgens zoekt men in de tabel van de middelen welke bedrijfstakken de gebruikte inputs produceren.

De bedrijfstakken waarbij bijvoorbeeld de bedrijfstak goederenbehandeling in zeehavens zijn producten betreft, alsook het bedrag van de leveranties, komen dan aan het licht. De afhankelijkheidsgraad wordt berekend als de verhouding tussen de toelevering en de totale omzet van de toeleverende bedrijfstak. Door die afhankelijkheidsgraad toe te passen op de totale werkgelegenheid van de leverancier(s), verkrijgt men de indirecte werkgelegenheid. Voor de berekening van de indirecte TW wordt op dezelfde wijze te werk gegaan.

De toepassing van die methode op de in de studie opgenomen bedrijfstakken vindt plaats voor twee berekeningsniveaus: het niveau 1 en het niveau oneindig. Het niveau 1 houdt enkel rekening met de eerstelijnsleveranciers. Die leveranciers van niveau 1 betrekken zelf hun goederen bij andere leveranciers (niveau 2) enzovoort, ad infinitum. Aldus wordt het niveau oneindig verkregen, waarmee het mogelijk is de totale economische weerslag van de geselecteerde ondernemingen in termen van banen en TW te ramen.

Dan wordt het mogelijk de gecreëerde totale indirecte werkgelegenheid te relateren aan de directe werkgelegenheid van de in het staal opgenomen bedrijfstakken. Aan de hand van die verhouding kan het relatieve belang in banen⁷⁹ worden geraamd van de aan de havenactiviteit verbonden leveranciersketen. Die redenering gaat ook op voor de berekening van de toegevoegde waarde.

5.2.2 Berekeningen

De laatst beschikbare gegevens voor de Input-Outputtabellen gaan terug tot 1995. Derhalve wordt de voorkeur gegeven aan de recentste gegevens betreffende de middelen en bestedingen voor het jaar 1999. Uitgaande van die SUT-gegevens worden de relaties van het type Input-Output (branches - branches) berekend, zoals hierboven uiteengezet. Op grond van die relaties in termen van leveranties tussen de bedrijfstakken onderling, teruggebracht tot de verhoudingen van het staal, kunnen de indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor elke bedrijfstak worden bepaald.

⁷⁷ Het ESR 1995 werd ingevoerd bij Verordening (EG) nr. 2223/96 van de EU-Raad van 25 juni 1996 en de toepassing ervan is verplicht in alle lidstaten vanaf het referentiejaar 1998. Voor meer uitleg over de methodologie, zie de site van de nationale rekeningen: http://www.nbb.be/DQ/N/national_acc_1.htm.

⁷⁸ Aangezien de SUT-gegevens voor 2000 zijn verschenen na de berekening van de huidige studie, werden de cijfers voor 1995, 1997 en 1999 respectievelijk gebruikt voor de berekening van de indirecte effecten van de jaren 1995 - 96, 1997 - 98 en 1999 - 2002.

⁷⁹ Zie ook het voorbeeld in hoofdstuk 4 van de Working Paper nr. 38 van juni 2003 over de autonijverheid (pp. 55 tot 75) of het artikel over de « ICT-sector in België ».

Zoals vermeld, vindt men een gedetailleerde beschrijving van de noodzakelijke berekeningen in NBB Working Paper nr. 38 van juni 2003. Geïnteresseerde lezers die nog meer technische informatie nodig hebben, kunnen steeds de dienst Micro-economische Analyse van de Bank contacteren.

De methode laat toe om, mits aanname van een aantal belangrijke hypothesen die verder worden herhaald, een raming te maken van de indirecte TW en werkgelegenheid.

Het resultaat van die berekeningen, in termen van indirecte werkgelegenheid, wordt geformuleerd in aantal werkenden. De directe werkgelegenheid wordt evenwel uitgedrukt in voltijdse equivalenten (VTE). Om bepaalde vergelijkingen te maken, wordt het resultaat van de indirecte werkgelegenheid omgezet in VTE door middel van een correctie die overeenstemt met de verhouding tussen het aantal gemiddeld jaarlijks gepresteerde uren per werknemer⁸⁰ en de jaarlijkse prestaties van een VTE in aantal uren. Voor 2002, bedraagt die gelijkwaardigheidsfactor 0,904, wat betekent dat een Belgische werknemer gemiddeld, rekening houdend met de verschillende bestaande stelsels van deeltijdarbeid, 90,4 pct. van een VTE werkt.

Eveneens op te merken valt dat de door de overheidsondernemingen uit het staal veroorzaakte indirecte effecten niet konden worden berekend.

5.2.3 Hypothesen

1. Er wordt verondersteld dat de onderlinge afhankelijkheden tussen de ondernemingen uit de bedrijfstakken van de havenstudie overeenstemmen met die van de economie als geheel, die voorkomen in de aanbod- en gebruikstabellen. Men neemt immers het aandeel in elke SUT-bedrijfstak van de ondernemingen uit de studie en past vervolgens de algoritme toe. Deze berust op de Input-Output matrix die werd aangepast op grond van de aanbod- en gebruikstabellen die worden opgesteld per jaar en per SUT-bedrijfstak in de nationale rekeningen;
2. Van de doorvoer via het buitenland wordt aangenomen dat deze geen enkele invloed heeft op het resultaat. Deze hypothese is belangrijk aangezien wordt verondersteld dat elke bedrijfstak indirecte effecten veroorzaakt die beperkt blijven tot de andere branches van de nationale economie;
3. Er wordt verondersteld dat een product wordt gekocht bij alle bedrijfstakken die het kunnen produceren, wat betekent dat de leveranties homogeen worden verdeeld tussen de ondernemingen van de branches die onderling afhankelijk zijn;
4. Er wordt van uitgegaan dat de inputs homogeen verdeeld zijn over de outputs, ongeacht het niveau van het beoogde indirecte effect (van niveau 1 tot niveau oneindig). Er wordt immers aangenomen dat elke bij het productieproces betrokken input wordt gebruikt voor alle gegenereerde outputs;
5. De verandering in de afhankelijkheidsgraden tussen de bedrijfstakken is verwaarloosbaar over een tijdspanne van enkele jaren. Men baseert zich derhalve op de verhoudingen tussen de SUT-bedrijfstakken die in 1995 werden gedefinieerd voor 1995 en 1996, die welke in 1997 werden vastgesteld voor 1997 en 1998, en die welke in 1999⁸¹ werden bepaald voor de jaren 1999 tot 2002. Omdat de laatste beschikbare afhankelijkheidsgraden tussen de bedrijfstakken dateren van 1999, is het detail van de indirecte effecten voor de TW en de werkgelegenheid enkel voorgesteld voor de jaren 1995 tot 1999 (bijlage 5). Voor het geheel van de onderzochte periode zijn enkel de totalen per haven verschaft in hoofdstukken 3 en 4.

6 Uitvoerige beschrijving van de presentatiestructuur

Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten in termen van werkgelegenheid, toegevoegde waarde en investeringen voor alle havens samen. Sommige maritieme ondernemingen die niet in de havengebieden gevestigd zijn, werden toch geselecteerd: ze worden behandeld in een duidelijk aparte rubriek. In hoofdstuk 4 worden de desbetreffende resultaten uitgesplitst per haven, teneinde de totale reële economische impact van die havens te evalueren.

Dit vergt nog enkele verduidelijkingen:

- Voor de ondernemingen van de maritieme cluster die werden geselecteerd buiten de havengebieden, worden de werkgelegenheid, de TW en de directe investeringen aan de verschillende havens toegewezen

⁸⁰ Voor de Belgische economie als geheel is dat aantal uren gelijk aan de verhouding tussen rubriek 1013 en de som van de rubrieken 1001 en 1002 van de sociale balans. Zie tabel 46 waarin die rubrieken zijn weergegeven (punt 4.4 van deze bijlage).

⁸¹ De gegevens van de aanbod- en gebruikstabellen voor 2000 verschenen immers pas nadat de in deze studie voorgestelde berekeningen zijn gemaakt.

volgens de verdeelsleutel betreffende het gewicht in directe TW dat elk van hen heeft in het geheel van de havens per SUT-bedrijfstaking. Die verdeelsleutel voor de haven p , de bedrijfstaking β en het jaar a wordt berekend als de verhouding tussen de directe TW die in de haven p wordt gerealiseerd voor de bedrijfstaking β en het jaar a en de som van de door alle havens gerealiseerde directe TW in de bedrijfstaking β gedurende het jaar a ;

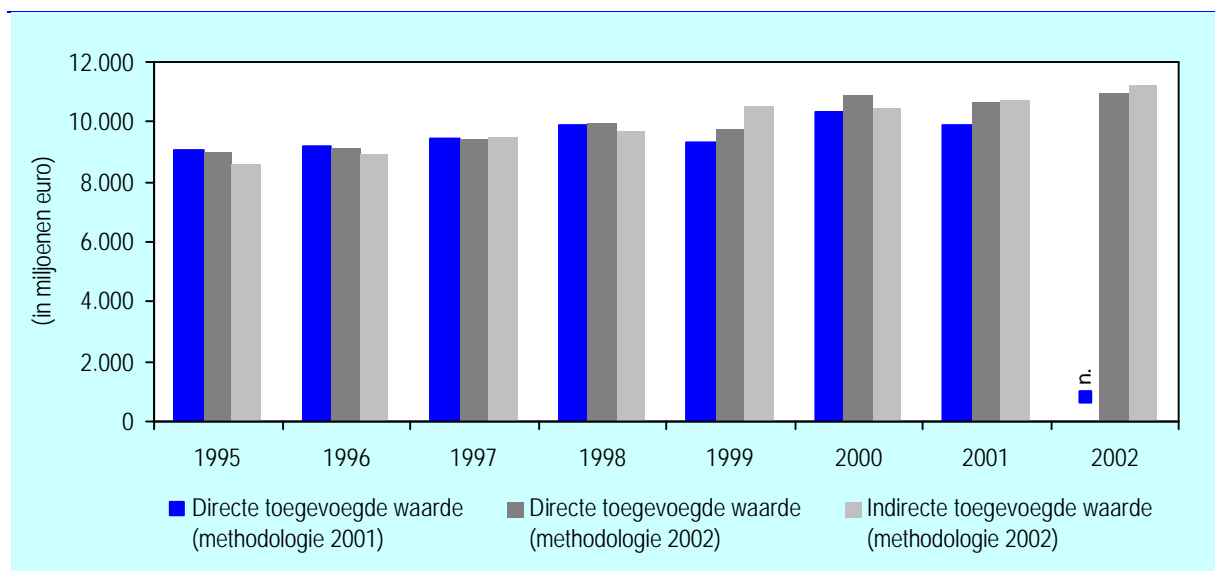
- De aanbod- en gebruikstabel bestaat enkel op nationaal niveau. Er moet dus een manier gevonden worden om de indirecte TW en tewerkstelling over de havens te verdelen. Deze uitsplitsing per bedrijfstaking vindt plaats volgens hetzelfde schema als de uitsplitsing van de directe effecten die in elke haven worden opgetekend op basis van het staal. Die uitsplitsing wordt berekend volgens dezelfde sleutels: voor elke SUT-bedrijfstaking het aandeel van de haven in het totaal van de werkgelegenheid en de directe TW. Indien haven p telt voor x pct. in het totaal - van de havens - van de directe TW van de bedrijfstaking b tijdens jaar a , dan zal x pct. van de indirecte TW betreffende de bedrijfstaking b toegewezen worden aan de haven p voor hetzelfde jaar a . Dezelfde redenering is van toepassing op de werkgelegenheid door te deze keer het aandeel van de haven in de totale werkgelegenheid van de bedrijfstaking te nemen. Er wordt immers aangenomen dat hoe meer TW of directe banen een haven creëert voor een gegeven bedrijfstaking, hoe meer dit het geval zal zijn voor de indirecte TW en werkgelegenheid;
- Voor de TW en de werkgelegenheid worden de directe TW en werkgelegenheid, zodra het onderscheid is gemaakt tussen directe effecten (van het havengebied en te verdelen effecten) en indirecte effecten, gedefinieerd als de som van wat in de havens wordt gerealiseerd en wat wordt verdeeld. De begrippen totale TW en totale werkgelegenheid drukken van hun kant de som van de directe en de indirecte dimensie uit, ongeacht het indelingsniveau van de bedrijfstakingen (benadering via clusters en « sectoren »). Voor de analyse van de in 2002 vastgestelde ontwikkelingen wordt eveneens een onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte effecten. Daarnaast worden de totale investeringen gedefinieerd als de som van de investeringen van de in de havens gevestigde ondernemingen zelf en van de investeringen die via verdeling aan de havens worden toegewezen;
- De in de analyse van de hoofdstukken 3 en 4 voorgestelde veranderingspercentages zijn berekend per jaar. Indien bijvoorbeeld in 2002 de totale TW verbonden aan de activiteit van de haven van Antwerpen steeg met 4,0 pct., betekent dat dus dat die waarde is gegroeid met 4,0 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar, 2001. Voor de berekening van de jaarlijkse gemiddelde verandering over een gegeven periode wordt het geometrische gemiddelde gebruikt;
- De analyses van de financiële ratio's en de voorstelling van de resultaten volgens de omvang van de ondernemingen hebben enkel betrekking op de ondernemingen uit het staal. Er wordt dus helemaal geen rekening gehouden met de indirecte effecten. Die resultaten worden opgesteld per haven in de ruime zin, met andere woorden na verdeling van de cijfers betreffende de buiten de havengebieden gevestigde ondernemingen (steeds volgens de sleutel van de TW);
- De sociale balans heeft betrekking op een constant staal voor de periode 2000 - 2002 (zonder de indirecte effecten in aanmerking te nemen). Van die balans wordt een totaalbeeld gegeven, voor alle havens samen (punt 3.5).

7 Effect van de nieuwe methodologie op de resultaten

- [De TW](#)

GRAFIEK 9 VERGELIJKING VAN DE RESULTATEN VAN DE TW MET VORIGE PUBLICATIE

(miljoenen euro)

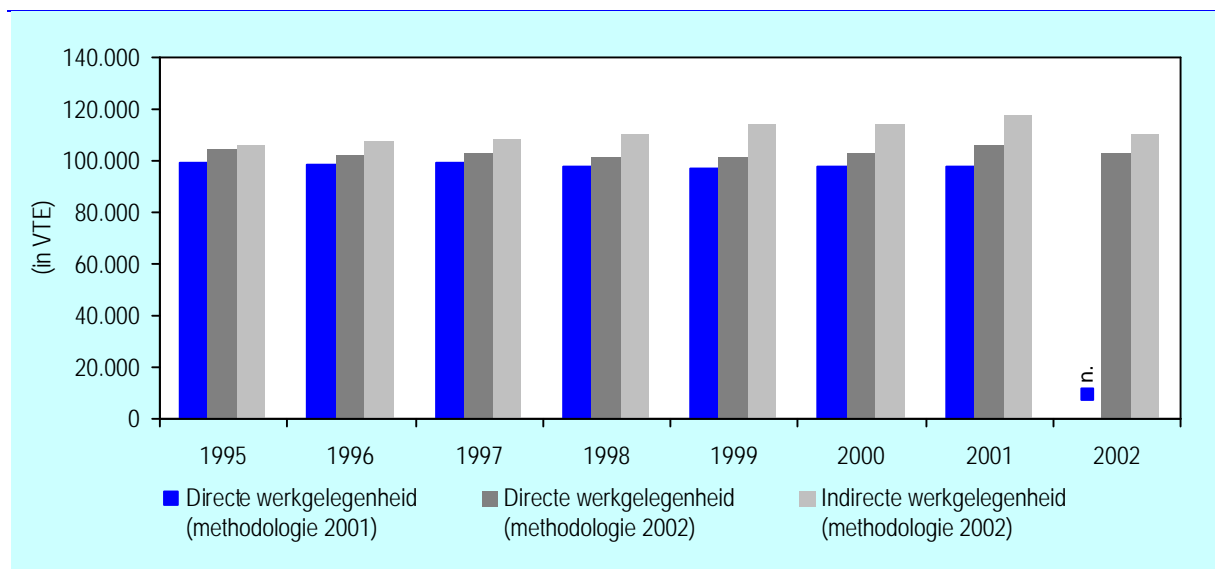


Bron: NBB.

- [De werkgelegenheid](#)

GRAFIEK 10 VERGELIJKING VAN DE RESULTATEN VAN DE WERKGELEGENHEID MET VORIGE PUBLICATIE

(VTE)



Bron: NBB.

- [Verklaringen](#)

In vergelijking met de publicatie van 2001 van deze studie bestaat het staal uit meer ondernemingen. Voor hetzelfde jaar bracht de vorige methodologie immers 1.920 ondernemingen in beschouwing. Met de nieuwe wordt de populatie 3.356. Behalve het in rekening brengen van de kleine ondernemingen gevestigd buiten de havenzones (« maritieme cluster »), wenste men een zo volledig mogelijke selectie per bedrijfstak. Hieronder zijn enkele voorbeelden opgenomen die mogelijkerwijs het waargenomen verloop in grafieken 9 en 10 verklaren.

- Bepaalde ondernemingen werden toegevoegd aan het staal als gevolg van het aannemen van de nieuwe methodologie:
 - Opname van de ondernemingen uit de groothandel Ostend Pharma en Oswald De bruycker (Ostende);
 - Opname van alle ondernemingen actief in de bouw en de herstelling van schepen, zoals Nieuwe Scheldewerven;
 - Ondernemingen gevestigd in de havenzone die voorheen niet opgenomen werden, zoals Daikin Europe te Ostende;
 - Opname van het geheel van het contingent van havenarbeiders te Antwerpen (C.E.P.A.).
- Andere ondernemingen werden niet meer opgenomen in het staal volgens de nieuwe methodologie:
 - Buitenlandse ondernemingen die geen jaarrekeningen neerleggen bij de Balanscentrale, zoals North Sea Ferries en Hoverspeed Holyman;
 - Bepaalde vzw's zoals De Oesterbank.

8 Opmerkingen

- Bepaalde ondernemingen die niet verplicht zijn een jaarrekening neer te leggen bij de Balanscentrale, worden in deze studie buiten beschouwing gelaten (dat is onder meer het geval voor zelfstandigen, sommige personenvennootschappen, vzw's en buitenlandse vennootschappen);
- De methodologie berust op het onderzoek van micro-economische gegevens. Elke vergissing of weglating vereist, zo mogelijk, een correctie vóór analyse;
- De indeling van de bedrijfstakken is gebaseerd op de analyse van de NACE-Bel-code van elke onderneming. Voor die verdeling wordt de dominerende bedrijfstak geselecteerd, op grond van de hoofdactiviteit van de onderneming. Aangezien deze kan variëren in de tijd, kan de indeling ook veranderen of, integendeel, niet meer overeenstemmen met de economische realiteit van de onderneming, bij gebrek aan een aanpassing van de code. Evenals de hypothesen die ten grondslag liggen aan de raming van de indirecte effecten, spoort die vaststelling aan tot behoedzaamheid bij de analyse van de resultaten;
- Vennootschappen die voortkomen uit de splitsing van groepen die reeds deel uitmaakten van het staal, worden eveneens opgenomen in de studie, in zoverre ze voldoen aan de selectiecriteria die in punt 3.2 van deze bijlage worden voorgesteld;
- De omvang van de overheid wordt onderschat, aangezien enkel de diensten waarvan de functie van belang is voor de haven(s) in aanmerking worden genomen. De lijst van de in deze studie beschouwde ondernemingen of overheidsdiensten is weergegeven in bijlage 4.

BIJLAGE 2: HAVENZONES

Die havenzones werden ingesteld bij koninklijk besluit van 2 februari 1993 ter gelegenheid van de overdracht van de eigendom van de havens van de Staat naar het Vlaamse Gewest. De vier havenzones zijn in het Nederlands omschreven in de bijlage bij dit KB, dat verschenen is in het Belgisch Staatsblad van 4 maart 1993.

1 Omschrijving van de havenzone Antwerpen

« De begrenzing van de haven van Antwerpen wordt in dit Koninklijk Besluit omschreven als volgt :

Rechteroever

- ten noorden, begrensd door de rijksgrens met Nederland vanaf de grens met de gemeente Beveren (het midden van de stroom) tot, oostwaarts, de snijding met de gemeentegrens Antwerpen-Stabroek
- ten oosten, de grens Antwerpen-Stabroek tot de rijksgrens A12, verder zuidwaarts tot rijksgrens N144a (Ekersesteenweg) via rijksweg N180 (Noorderlaan) tot de noordelijke oever van het Albertkanaal. Oostwaarts tot rijksweg N129 (Minister Delbekelaan) tot aan de Schijnpoort, de Slachthuislaan, Bredastraat, Viaduct Express, Ellermanstraat tot rijksweg N1 (Italiëlei) zuidelijk tot de Tunnelplaats, Ankerrui, Brouwersvliet tot de Tavernierskaai (waterkerende muur inbegrepen)
- ten zuiden, langsheen de waterkerende muur (inbegrepen) van de Scheldekaaien tot Schelde nr. 8. Vervolgens de Generaal Armstronglaan tot aan de spoorlijn Antwerpen-Zuid-Boom, verder tot de Krugerbrug, Naftaweg, de Grenspacht, de grenzen van lot B en J van de Petroleuminstellingen Zuid en de vroegere stadsgrens Antwerpen-Hoboken tot de grens Antwerpen-Zwijndrecht in de stroom
- ten westen, de grens Antwerpen-Zwijndrecht in de Scheldebbedding. Vervolgens de linkerscheldeoever op Antwerps grondgebied tot aan de grens Zwijndrecht-Antwerpen ter hoogte van Pijp Tabak aan de Schelde. Vanaf hier noordwaarts in het midden van de stroom, de gemeentegrens met Zwijndrecht en Beveren tot aan de rijksgrens met Nederland.

Linkeroever

- ten oosten, de grens van de Stad Antwerpen vanaf de rijksgrens met Nederland tot de snijding met rijksweg nr. 617
- ten zuiden, de rijksweg nr. 617, vanaf voormeld snijpunt met de provincieweg nr. 356
- ten westen, de westelijke grens van de groenzone
- ten noorden, de rijksgrens met Nederland

Sinds het opmaken van deze beschrijvende lijst kan het huidige havengebied op bepaalde plaatsen afwijken als gevolg van nieuwe politieke, ruimtelijke of ecologische afspraken en evoluties. »

2 Omschrijving van de havenzone Gent

« Onder het begrip havenzone wordt verstaan, het gebied afgebakend door de Koning Boudewijnlaan ten westen van het kanaal Gent-Terneuzen, de Belgisch-Nederlandse grens ten noorden, de Kennedylaan ten oosten en de Dampoort ten zuiden. De bedrijven-zones ten noorden van de R4 en ten oosten van de Kennedylaan, gelegen op Gents grondgebied, worden ook tot de havenzone gerekend. Het totale havenareaal beslaat een oppervlakte van 2.668 hectaren, waarvan 511 hectaren wateroppervlakte. »

3 Omschrijving van de havenzone Oostende

« De havenzone van Oostende werd in dit KB omschreven als de zone begrensd door:

ten noorden: de Noordzee;

ten oosten: de grens tussen Oostende en Bredene (van de zeedijk tot de Noord-Ede); vervolgens de Noord-Ede tussen de Spuikom en de Blauwe Sluis; en tot slot de Rijksweg N320 (Plassendaalsesteenweg) tussen de Blauwe Sluis en de Plassendalebrug;

ten zuiden: het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, tot aan de spoorlijn;

ten westen: de spoorlijn Oostende-Brugge tussen het kanaal Plassendale-Nieuwpoort en het Zwaaidok; vervolgens de Konterdamstraat (langs de spoorlijn) tot de snijding met de N34 (Koninklijke Baan); de N34 tot de snijding met de N334; en tot slot de N334 tot aan de snijding met de zeedijk (d.w.z. de Vindictivelaan en de Visserskaai, zodat zowel de Mercator jachthaven als het Montgomerydok in de zone begrepen zijn).

Deze zone wordt verder aanschouwelijk voorgesteld op de bijgevoegde kaart. Er dient op gewezen dat hierin het zuidelijk deel van de industriezone (d.i. gelegen ten zuiden van de spoorlijn Oostende - Brugge en langs de E40-autosnelweg) niet inbegrepen is. »

4 Omschrijving van de havenzone Brugge-Zeebrugge

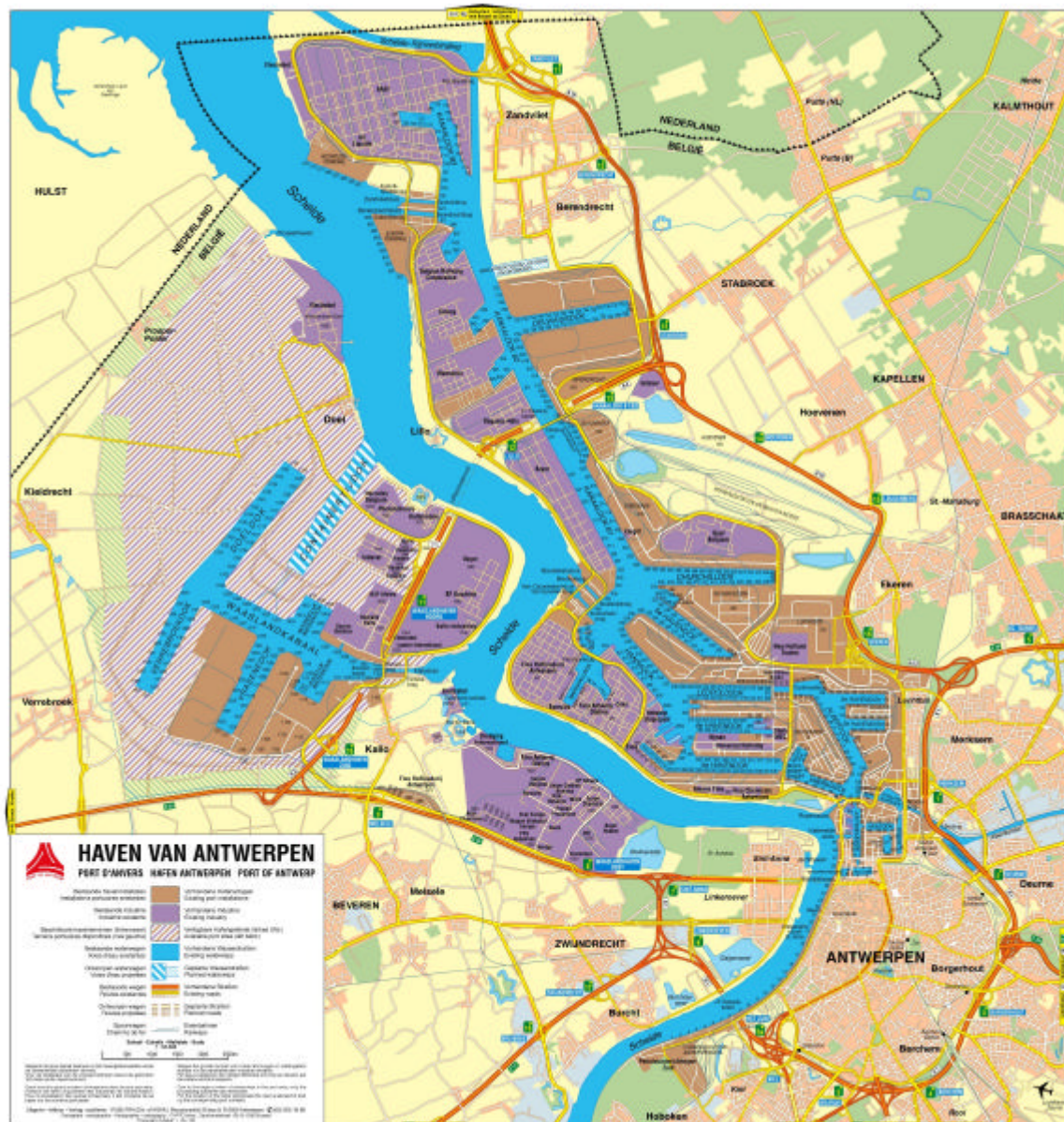
« De havenzone wordt daar omschreven als het gebied begrensd door:

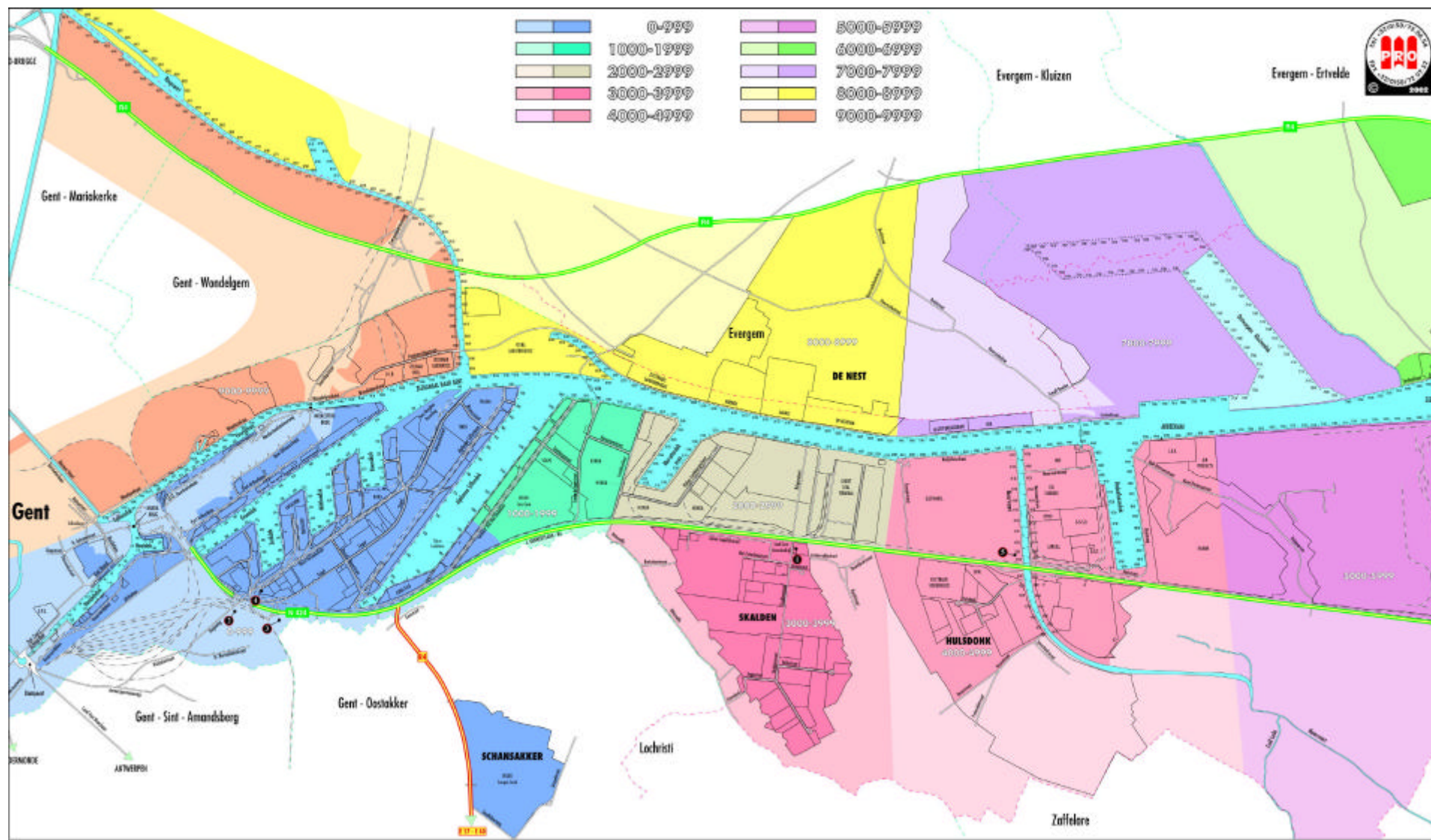
- *ten noorden :*
 - *de Noordzee, met als grens de westelijke en oostelijke dam van de Buitenhaven en de verbindingslijn tussen de damkoppen;*
- *ten oosten :*
 - *de De Maerestraat tussen de Zeedijk en de Kustlaan N34;*
 - *de rijksweg N300 tot snijding met N376;*
 - *de rijksweg N376 tot snijding met R30;*
- *ten zuiden :*
 - *de rijksweg R30 tussen de snijding met N 376 en de Krakelebrug;*
- *ten westen :*
 - *de spoorweg tussen de Krakelebrug en de snijding met het verlengde van de geplande N31 a;*
 - *de N31 a tussen voormelde snijding en de Kustlaan N34;*
 - *de Baron de Maerelaan tussen de Kustlaan N34 en de Zeedijk. »*

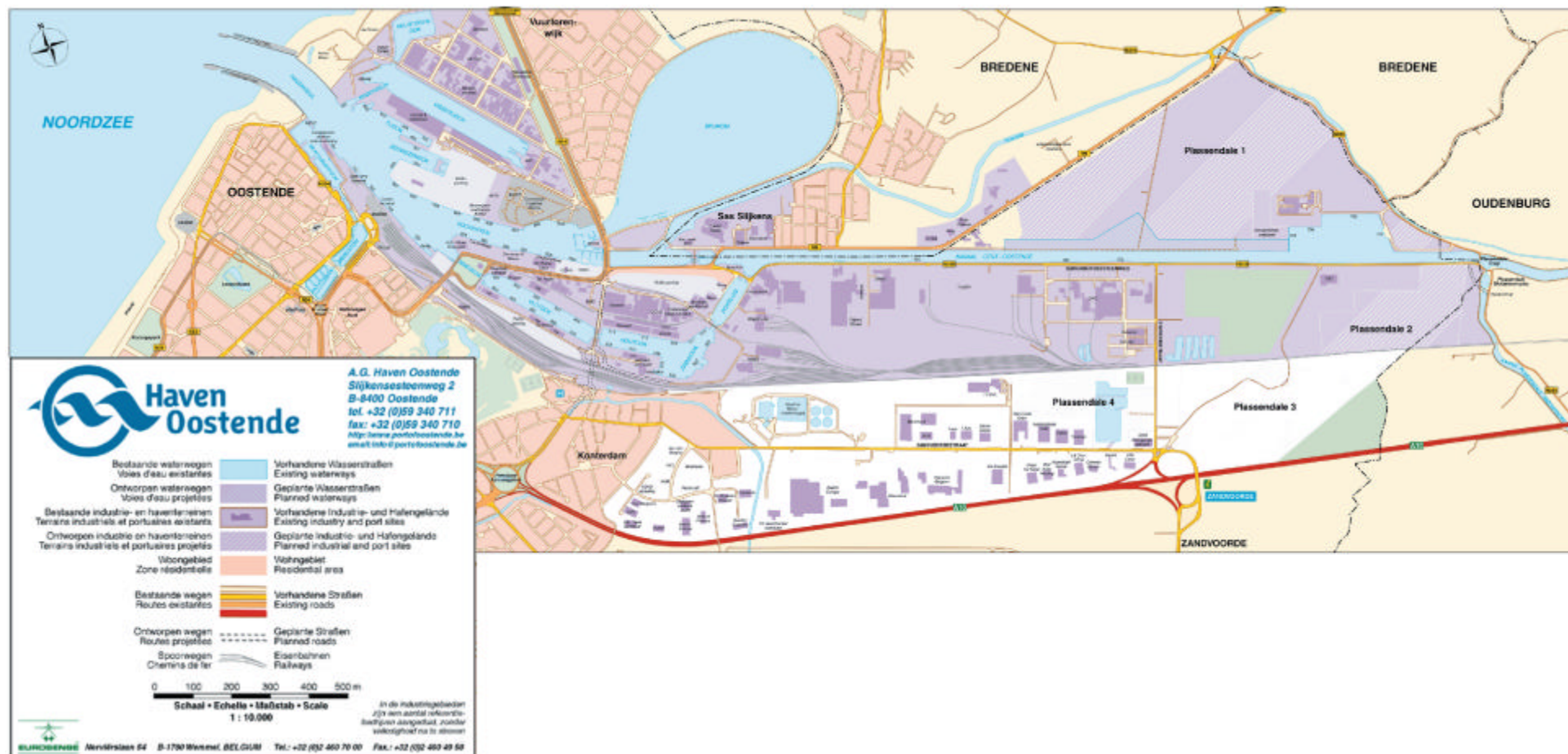
5 Plattegrond van de havens

- Haven van Antwerpen
- Haven van Gent
- Haven van Oostende
- Haven van Zeebrugge

Haven van Antwerpen - Port d'Anvers - Port of Antwerp







Haven van Zeebrugge - Port de Zeebrugge - Port of Zeebrugge

PLAN VAN DE HAVEN

- 01 Pas van het Zand
- 02 Wielingendok
- 03 Albert II-dok
- 04 Britanniadok
- 05 Pierre Vandommesluis
- 06 Verbindingsdok
- 07 Noordelijk Instoekdok
- 08 Zuidelijk Kanaaldok
- 09 Visartsluis
- 10 Boudewijnkanaal
- 11 Ontworpen Noorderkanaal
- 12 Prins Albertdok
- 13 Prins Filipsdok
- 14 Oud-Ferrydok
- 15 Leopoldkanaal (Aflleidingskanaal)
- 16 Schipdonkanaal (Aflleidingskanaal)
- 21 Westdam
- 22 Oostdam
- 23 L.N.G.-dam
- 24 Leopold II-dam
- 25 Marinebasis

ROLL-ON/ROLL-OFF BEHANDELING

- 30 Toyota Terminal
- 31 C.T.O. - Hessestatie Terminal
- 32 Sea-Ro Terminal (Wielingendok-StoraEnso)
- 33 P&O Ferries Terminal
- 34 Superfast Terminal
- 35 Sea-Ro Terminal (Zweedse Kaal)
- 36 Sea-Ro Terminal (Hermeskaal - Britanniaterrain - Minervaplein)
- 37 Sea-Ro Terminal (Canadaterminal)
- 38 CdmZ
- 39 Wallenius Wilhelmsen Terminal
- 40 Sea-Ro Terminal
- 41 C.T.O. Terminal
- 42 C.T.O. Terminal
- 43 Roro terminal
- 44 Ontworpen roro terminals

CONTAINERBEHANDELING

- 45 Container Terminal Albert II-dok Zuid
- 46 Ocean Container Terminal Hessestatie Zeebrugge
- 47 Ontworpen container terminal

STUKGOEDBEHANDELING

- 51 Polyvalente terminal C.T.O.
- 52 Fruitterminal B.N.F.W. (Sea-Invest)
- 53 Flanders Cold Center (Sea-Invest)
- 54 Tropicana

BULKBEHANDELING

- 61 L.N.G.-terminal (Fluys)
- 62 Tameco
- 63 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (zand en grint terminal)
- 64 Alzagni (zand en grint terminal)
- 65 Seaport Shipping & Trading
- 66 Minne Port Services
- 67 Hanson (zand en grint terminal)
- 68 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij

DISTRIBUTIE (gas)

- 71 Zeepipe-terminal (Statoll)
- 72 Interconnector-terminal (Interconnector Baccze)
- 73 Piekbessnoelingsinstallatie (Fluys)

DISTRIBUTIE (andere)

- 75 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
- 76 Bridgestone - Firestone
- 77 European Fish Centre (E.F.C.) (Zeebrugse Visveiling ZV)

Geplande havenzone

Bestaande waterwegen of dokken

Waterwegen en dokken in uitvoering of gepland

Woonzones

Wegen

Spoorwegen

Aardgaspijpleiding

Wind turbines

Radartoren

Gebouwen

Steigers

Afbakening havengebied



BIJLAGE 3: LIJST VAN DE NACE-BEL BEDRIJFSTAKKEN

TABEL 47 LIJST VAN DE NACE-BEL-CODES

Suttak	Nace-bel	Cluster	Sector	Omschrijving
05A1	05010	MA	VI	Visserij
14A1	14211	IN	AI	Winning van zand
14A1	14300	IN	AI	Winning van mineralen voor de chemische en de kunstmestindustrie
14A1	14500	IN	AI	Overige winning van delfstoffen, n.e.g.
15A1	15131	IN	VO	Productie van verse vleeswaren en van vleesconserven
15B1	15201	MA	VI	Verwerking en conservering van vis en vervaardiging van verse visproducten
15B1	15202	MA	VI	Productie van diepgevroren vis en visproducten
15C1	15320	IN	VO	Vervaardiging van groente- en fruitsappen
15D1	15420	IN	VO	Raffinage van plantaardige oliën en vetten
15E1	15510	IN	VO	Zuivelfabrieken en kaasmakerijen
15E1	15520	IN	VO	Vervaardiging van consumptie-ijs
15F1	15610	IN	VO	Maalderijen
15G1	15710	IN	VO	Vervaardiging van veevoeders
15H1	15812	IN	VO	Artisanale brood- en banketbakkerijen
15I1	15840	IN	VO	Vervaardiging van chocolade en suikerwerk
15J1	15890	IN	VO	Vervaardiging van overige voedingsmiddelen, n.e.g.
15K1	15910	IN	VO	Vervaardiging van gedistilleerde alcoholische dranken
17A1	17110	IN	AI	Bewerken en spinnen van katoen- of katoenachtige vezels
17A1	17150	IN	AI	Twijnen, voorbereiden en spinnen van zijde en textureren van synthetisch of kunstmatig vezelgaren
17B1	17402	IN	AI	Confectie van overige textielartikelen
20A1	20101	IN	AI	Zagen en schaven van hout
20A1	20102	IN	AI	Impregneren van hout
20A1	20300	IN	AI	Vervaardiging van schrijn- en timmerwerk
20A1	20400	IN	AI	Vervaardiging van houten emballage
21A1	21121	IN	AI	Vervaardiging van papier
21A1	21210	IN	AI	Vervaardiging van golfkarton en van verpakkingsmateriaal van papier en karton
21A1	21250	IN	AI	Vervaardiging van overige artikelen van papier en karton
23A1	23200	IN	PE	Vervaardiging van geraffineerde aardolieproducten
24A1	24110	IN	CH	Vervaardiging van industriële gassen
24A1	24120	IN	CH	Vervaardiging van kleurstoffen en pigmenten
24A1	24130	IN	CH	Vervaardiging van overige anorganische chemische basisproducten
24A1	24140	IN	CH	Vervaardiging van overige organische chemische basisproducten
24A1	24151	IN	CH	Vervaardiging van kunstmeststoffen
24A1	24160	IN	CH	Vervaardiging van kunststoffen in primaire vormen
24A1	24170	IN	CH	Vervaardiging van synthetische rubber in primaire vormen
24B1	24200	IN	CH	Vervaardiging van verdelgingsmiddelen en van chemische producten voor de landbouw
24C1	24300	IN	CH	Vervaardiging van verf, vernis en drukinkt
24D1	24410	IN	CH	Vervaardiging van farmaceutische grondstoffen
24D1	24421	IN	CH	Vervaardiging van geneesmiddelen
24E1	24512	IN	CH	Vervaardiging van poets- en onderhoudsmiddelen
24E1	24520	IN	CH	Vervaardiging van parfums en cosmetische artikelen
24F1	24620	IN	CH	Vervaardiging van lijm en gelatine
24F1	24640	IN	CH	Vervaardiging van fotochemische producten
24F1	24660	IN	CH	Vervaardiging van diverse chemische producten
25A1	25120	IN	CH	Loopvlakvernieuwing
25A1	25130	IN	CH	Vervaardiging van overige producten van rubber
25B1	25210	IN	CH	Vervaardiging van platen, vellen, buizen en profielen van kunststof
25B1	25220	IN	CH	Vervaardiging van verpakkingsmateriaal van kunststof
25B1	25230	IN	CH	Vervaardiging van kunststofelementen voor de bouw
25B1	25240	IN	CH	Vervaardiging van overige producten van kunststof
26A1	26110	IN	AI	Vervaardiging van vlakglas
26A1	26120	IN	AI	Vormen en bewerken van vlakglas
26C1	26510	IN	AI	Vervaardiging van cement

Suttak	Nace-bel	Cluster	Sector	Omschrijving
26D1	26610	IN	AI	Vervaardiging van artikelen van beton voor de bouw
26D1	26620	IN	AI	Vervaardiging van artikelen van gips voor de bouw
26D1	26630	IN	AI	Vervaardiging van storklare beton
26D1	26700	IN	AI	Bewerken van natuursteen
26D1	26820	IN	AI	Vervaardiging van niet-metaalhoudende minerale producten, n.e.g.
27A1	27100	IN	ME	Vervaardiging van ijzer en staal en van ferrolegeringen (EGKS)
27A1	27220	IN	ME	Vervaardiging van stalen buizen
27B1	27350	IN	ME	Overige eerste verwerking van staal; productie van niet-EGKS-ferrolegeringen
27B1	27422	IN	ME	Eerste verwerking van aluminium
27B1	27510	IN	ME	Gieten van ijzer
28A1	28110	IN	ME	Vervaardiging van metalen constructiewerken
28A1	28120	IN	ME	Vervaardiging van metalen ramen, deuren, wanden, enz.
28A1	28210	IN	ME	Vervaardiging van metalen tanks, reservoirs en overige recipiënten
28A1	28220	IN	ME	Vervaardiging van radiatoren en ketels voor centrale verwarming
28A1	28401	IN	ME	Smeden van metaal
28B1	28510	IN	ME	Oppervlaktebehandeling en bekleding van metaal
28B1	28520	IN	ME	Algemene metaalbewerking
28C1	28741	IN	ME	Vervaardiging van bouten, schroeven en moeren
28C1	28742	IN	ME	Vervaardiging van kettingen
28C1	28743	IN	ME	Vervaardiging van veren
28C1	28755	IN	ME	Vervaardiging van overige artikelen van metaal, n.e.g.
29A1	29110	IN	AI	Vervaardiging van motoren en turbines, exclusief motoren voor luchtvaartuigen en motorvoertuigen
29A1	29120	IN	ME	Vervaardiging van pompen en compressoren
29B1	29220	IN	ME	Vervaardiging van hijs-, hef- en transportwerktuigen
29B1	29230	IN	ME	Vervaardiging van uitrusting voor de koeltechniek en klimaatregeling, voor niet-huishoudelijk gebruik
29B1	29241	IN	ME	Vervaardiging van verpakkingsmachines
29B1	29245	IN	ME	Vervaardiging van filtreertoestellen
29B1	29247	IN	AI	Vervaardiging van overige machines voor algemeen gebruik, n.e.g.
29C1	29403	IN	ME	Vervaardiging van gereedschapswerktuigen voor de houtbewerking
31A1	31100	IN	EL	Vervaardiging van elektromotoren en van elektrische generatoren en transformatoren
31A1	31200	IN	EL	Vervaardiging van schakel- en verdeelinrichtingen
32A1	32100	IN	EL	Vervaardiging van elektronische onderdelen
32A1	32300	IN	EL	Vervaardiging van audio- en videoapparatuur
33A1	33103	IN	AI	Vervaardiging van orthopedische artikelen en prothesen
33A1	33201	IN	AI	Vervaardiging van elektrische meet-, regel- en controleapparatuur en van elektrische navigatieapparatuur
34A1	34100	IN	AU	Vervaardiging en assemblage van auto's
34B1	34201	IN	AU	Vervaardiging van carrosserieën en aanhangwagens
34B1	34300	IN	AU	Vervaardiging van onderdelen en accessoires voor motorvoertuigen en motoren daarvan
35A1	35110	MA	SB	Bouw en reparatie van schepen
35A1	35120	MA	SB	Bouw en reparatie van plezier- en sportvaartuigen
35A1	35200	IN	AI	Vervaardiging van rollend materieel voor spoor- en tramwegen
36C1	36630	IN	AI	Overige industrie, n.e.g.
37A1	37100	IN	AI	Recuperatie van recycleerbaar metaalafval
37A1	37200	IN	AI	Recuperatie van overig recycleerbaar afval
40A1	40100	IN	EN	Productie en distributie van elektriciteit
40A1	40200	IN	EN	Productie en distributie van gas
45A1	45111	IN	AI	Slopen van gebouwen
45A1	45112	IN	AI	Grondverzet
45B1	45211	IN	AI	Bouw van individuele huizen
45B1	45213	IN	AI	Optrekken van gebouwen voor industrieel of commercieel gebruik, voor landbouwdoeleinden, enz.
45B1	45214	IN	AI	Bouw van tunnels, bruggen, viaducten en dergelijke
45B1	45215	IN	AI	Aanleg van pijpleidingen, telecommunicatieleidingen en hoogspanningsleidingen
45B1	45220	IN	AI	Dakbedekking en bouw van dakconstructies
45C1	45230	IN	AI	Aanleg van spoorwegen, wegen, straten, vliegvelden en sportaccomodaties
45C1	45241	MA	AI	Baggerwerken
45C1	45242	MA	AI	Overige waterbouw
45C1	45250	IN	AI	Overige werkzaamheden in de bouw

Suttak	Nace-bel	Cluster	Sector	Omschrijving
45D1	45310	IN	AI	Elektrische installatie
45D1	45320	IN	AI	Isolatiwerkzaamheden
45D1	45331	IN	AI	Installatie van verwarming, klimaatregeling en ventilatie
45D1	45332	IN	AI	Overig loodgieterswerk
45D1	45340	IN	AI	Overige bouwinstallatie
45E1	45421	IN	AI	Schrijnwerk van hout of van kunststof
45E1	45422	IN	AI	Metaalschrijnwerk
45E1	45441	IN	AI	Schilderen
45E1	45500	IN	AI	Verhuur van machines voor de bouwnijverheid met bedieningspersoneel
50A1	50101	CO	AD	Groothandel in motorvoertuigen
50A1	50102	CO	AD	Handelsbemiddeling in motorvoertuigen
50A1	50103	CO	AD	Kleinhandel in motorvoertuigen
50A1	50200	CO	AD	Onderhoud en reparatie van auto's
50A1	50301	CO	AD	Groothandel in onderdelen en accessoires van auto's
50B1	50500	CO	AD	Kleinhandel in motorbrandstoffen
51A1	51110	CO	AD	Handelsbemiddeling in landbouwproducten, levende dieren, textielgrondstoffen en aanverwante halffabrikaten
51A1	51120	CO	AD	Handelsbemiddeling in brandstoffen, ertsen, metalen en chemische producten
51A1	51140	CO	AD	Handelsbemiddeling in machines en uitrusting voor handel en nijverheid en in schepen en luchtvaartuigen
51A1	51170	CO	AD	Handelsbemiddeling in voedings- en genotmiddelen
51A1	51180	CO	AD	Handelsbemiddeling gespecialiseerd in overige goederen, n.e.g.
51A1	51190	CO	AD	Niet-gespecialiseerde handelsbemiddeling
51A1	51210	CO	AD	Groothandel in granen, zaden en diervoeders
51A1	51310	CO	AD	Groothandel in groenten en fruit
51A1	51332	CO	AD	Groothandel in spijssoliën en -vetten
51A1	51340	CO	AD	Groothandel in dranken
51A1	51381	CO	AD	Groothandel in vis, schaal- en schelpdieren
51A1	51384	CO	AD	Overige gespecialiseerde groothandel in voedingswaren
51A1	51391	CO	AD	Groothandel in diepvriesproducten
51A1	51392	CO	AD	Overige niet-gespecialiseerde groothandel in voedings- en genotmiddelen
51A1	51410	CO	AD	Groothandel in textiel
51A1	51421	CO	AD	Groothandel in kleding, kledingaccessoires en bontartikelen
51A1	51430	CO	AD	Groothandel in elektrische huishoudelijke apparaten en audio- en videoapparatuur
51A1	51442	CO	AD	Groothandel in behang en onderhoudsproducten
51A1	51460	CO	AD	Groothandel in farmaceutische producten
51A1	51478	CO	AD	Overige groothandel in consumentenartikelen, n.e.g.
51A1	51510	CO	AD	Groothandel in brandstoffen
51A1	51520	CO	AD	Groothandel in metalen en metaalertsen
51A1	51531	CO	AD	Groothandel in hout
51A1	51532	CO	AD	Groothandel in verf, vernis en bouwmaterialen, inclusief sanitair
51A1	51541	CO	AD	Groothandel in ijzerwaren
51A1	51550	CO	AD	Groothandel in chemische producten
51A1	51562	CO	AD	Groothandel in overige intermediaire producten, n.e.g.
51A1	51570	CO	AD	Groothandel in afval en schroot
51A1	51610	CO	AD	Groothandel in gereedschapswerktuigen
51A1	51620	CO	AD	Groothandel in machines voor bouwnijverheid
51A1	51640	CO	AD	Groothandel in kantoormachines en kantoormaterieel
51A1	51651	CO	AD	Groothandel in elektrisch en elektronisch materiaal, inclusief installatiemateriaal
51A1	51652	CO	AD	Groothandel in diverse machines en uitrusting voor de nijverheid, n.e.g.
51A1	51700	MA	AD	Overige groothandel
52A1	52230	CO	AD	Kleinhandel in vis
52A1	52461	CO	AD	Kleinhandel in ijzerwaren, verf en bouwmaterialen (inclusief doe-het-zelfzaken) met een verkoopsopp. van minder dan 400m²
52A1	52481	CO	AD	Kleinhandel in vaste en vloeibare brandstoffen
52A1	52482	CO	AD	Kleinhandel in sport- en kampeerartikelen
52A1	52487	CO	AD	Kleinhandel in kantooruitrusting en computers
52A1	52498	CO	AD	Overige gespecialiseerde kleinhandel in winkels, n.e.g.
52A1	52502	CO	AD	Kleinhandel in tweedehandsgoederen
52A1	52621	CO	AD	Markt- en straathandel in voedingsmiddelen

Suttak	Nace-bel	Cluster	Sector	Omschrijving
52A1	52740	CO	AD	Overige reparaties, n.e.g.
55B1	55301	CO	AD	Restaurants van het traditionele type
55B1	55302	CO	AD	Fast food-zaken, snackbars, frituren en dergelijke
55B1	55522	CO	AD	Uitzendkoks en verzorgen van feesten en recepties
60A1	60100	TR	AD	Vervoer per spoor
60B1	60230	TR	AD	Overig vervoer van personen te land
60C1	60241	TR	AD	Verhuisdiensten
60C1	60242	TR	WE	Goederenvervoer over de weg
60C1	60300	TR	AD	Vervoer via pijpleidingen
61A1	61100	MA	RE	Zee- en kustvaart
61B1	61200	MA	RE	Binnenvaart
62A1	62200	TR	AD	Luchtvaart zonder dienstregeling
63B1	63111	MA	GO	Goederenbehandelaars in zeehavens
63B1	63112	MA	GO	Overige goederenbehandelaars
63B1	63121	MA	GO	Opslag in koelpakhuizen
63B1	63122	MA	GO	Overige opslag
63B1	63210	LO	AD	Ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer te land
63B1	63220	MA	GO	Ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer over water
63A1	63301	LO	AD	Reisbureaus
63B1	63401	MA	SE	Expeditiekantoren
63B1	63402	MA	SE	Bevrachting
63B1	63403	MA	SE	Scheepsagenturen
63B1	63404	MA	SE	Douaneagentschappen
63B1	63405	MA	SE	Vervoersbemiddeling
63B1	63406	MA	SE	Overige activiteiten i.v.m. de organisatie van het vrachtvervoer
64A1	64120	TR	AD	Koerierdiensten
64B1	64200	TR	AD	Telecommunicatie
66A2	66031	LO	AD	Rechtstreekse verzekeringsverrichtingen niet-leven
67A1	67130	LO	AD	Overige hulpbedrijven i.v.m. financiële instellingen
67A1	67201	LO	AD	Verzekeringsmakelaars en -agenten
67A1	67202	LO	AD	Schade- en risico-experten
67A1	67203	LO	AD	Overige hulpbedrijven i.v.m. het verzekeringswezen
70A1	70111	LO	AD	Projectontwikkeling voor woningbouw
70A1	70113	LO	AD	Projectontwikkeling voor infrastructuurwerken
70A1	70201	LO	AD	Verhuur van woningen, exclusief sociale woningen
70A1	70203	LO	AD	Verhuur van niet-residentiële gebouwen
70A1	70311	LO	AD	Bemiddeling bij de aankoop, verkoop en verhuur van onroerend goed
70A1	70321	LO	AD	Beheer van residentiële gebouwen
70A1	70322	LO	AD	Beheer van overig onroerend goed
71A1	71100	LO	AD	Verhuur van personenwagens en lichte bestelwagens (max. 3,5 t)
71A1	71210	LO	AD	Verhuur van overige transportmiddelen voor vervoer te land
71A1	71220	MA	RE	Verhuur van schepen
71B1	71320	LO	AD	Verhuur van machines en installaties voor de bouwnijverheid
71B1	71340	LO	AD	Verhuur van overige machines en werktuigen
71B1	71408	LO	AD	Verhuur van overige roerende goederen voor persoonlijk of huishoudelijk gebruik, n.e.g.
72A1	72200	LO	AD	Realisatie van programma's en gebruiksklare systemen
73A1	73100	LO	AD	Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk
74A1	74124	LO	AD	Belastingconsulenten
74A1	74131	LO	AD	Marktonderzoekbureaus
74B1	74142	LO	AD	Overige adviesbureaus op het gebied van bedrijfsvoering en beheer
74B1	74151	LO	AD	Managementactiviteiten van holdings
74B1	74152	LO	AD	Coördinatiecentra
74C1	74203	LO	AD	Technische studiën en ingenieursactiviteiten
74C1	74302	LO	AD	Overige technische testen en analyses
74E1	74502	LO	AD	Interimkantoren en tijdelijke tewerkstelling
74F1	74601	LO	AD	Bewakingsbedrijven en beveiligingsdiensten
74F1	74700	LO	AD	Industriële reiniging
74F1	74820	LO	AD	Verpakingsbedrijven
74F1	74835	LO	AD	Overige activiteiten i.v.m. administratie, n.e.g.

Suttak	Nace-bel	Cluster	Sector	Omschrijving
74F1	74849	LO	AD	Overige zakelijke dienstverlening, n.e.g.
75B3	75220	MA	PU	Defensie
90A1	90001	LO	AI	Afvalwaterverzameling en -zuivering
90A1	90002	LO	AI	Verzamelen, storten en verwerken van huisvuil
90A1	90003	LO	AI	Verzamelen, storten en verwerken van afval afkomstig van de landbouw, van industrieel afval en van bouwpuin
91A1	91110	LO	AD	Bedrijfs- en werkgeversorganisaties
92D1	92613	LO	AD	Exploitatie van overige sportinstallaties en -accomodaties
92D1	92723	LO	AD	Exploitatie van strandfaciliteiten, fietsen, waterfietsen, pony's en dergelijke

Source: NBB.

Legende

Code Clusters

MA	Maritiem
	Niet-maritiem, waarvan:
CO	Groothandel
IN	Industrie
LO	Logistieke dienstverlening
TR	Transport

Code Sector

SE	Scheepsagenten en expeditie
GO	Goederenbehandelaars
RE	Rederijen
WE	Wegvervoer
AD	Anderen diensten
EN	Energie
PE	Petroleumindustrie
CH	Chemische nijverheid
SB	Scheepsbouw en -herstelling
AU	Automobielnijverheid
EL	Electronica
ME	Metaalverwerkende nijverheid
VI	Visserij
VO	Voedingsnijverheid
AI	Andere industrie
PU	Openbare sector

BIJLAGE 4: LIJST VAN DE OPENBARE BESTUREN

TABEL 48

OPENBARE BESTUREN

Haven	Benamingen
AN-GN-OO-ZB	FOD Financiën - Administratie der Douane en Accijnzen
AN-GN-ZB	FOD Binnenlandse Zaken - Federale politie
OO-ZB	FOD Defensie - Belgische Marine
AN-GN	FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie - Bestuur Kwaliteit en Veiligheid - Metrologische Dienst
AN-GN-OO-ZB	FOD Mobiliteit en Vervoer - Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart - Scheepvaartcontrole
ZB	FOD Mobiliteit en Vervoer - Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart - Zeevaart Scheepsmeting
AN-GN	FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu - Gezondheidsinspectie der haven
AN-OO	FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu - Instituut voor Veterinaire Keuring
AN	FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg - Pool van de Zeelieden ter Koopvaardij
OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement voor Zeevisserij
GN	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Milieu, Natuur, Land en Waterbeheer - Afdeling Milieuvergunningen
AN	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Maritieme Toegang
AN	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Zeeschelde
AN-GN-OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Loodswezen DAB
AN-OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Vloot
AN	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen
GN	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Bovenschelde
OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Scheepvaartbegeleiding
OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Waterwegen Kust
ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Beheer- en Exploitatieteam Schelderadar
AN	Provincie Antwerpen - Havencentrum Lillo
AN-GN-ZB	Stad - Brandweer Havenafdeling
OO	Stad Oostende
AN-GN-ZB	VDAB - Aanwervingslokaal Havenarbeiders
ZB	VDAB - Centrum voor Maritieme Opleidingen

Bron: NBB.

Legende :

AN	ANTWERPEN
GN	GENT
OO	OOSTENDE
ZB	ZEEBRUGGE

BIJLAGE 5: VERDELING VAN DE INDIRECTE EFFECTEN PER SECTOR: 1995 - 1999

1 Haven van Antwerpen

1.1 Toegevoegde waarde

TABEL 49 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE INDIRECTE
TOEGEVOEGDE WAARDE IN ANTWERPEN VAN 1995
TOT 1999**
(miljoenen euro's)

Sectoren	1995	1996	1997	1998	1999
Maritieme cluster					
Scheepsagenten en expeditieus.....	596,1	620,6	656,9	502,5	545,6
Goederen-behandelaars.....	1.125,3	992,1	1.039,0	821,2	951,2
Rederijen	512,9	542,0	783,3	735,6	691,6
Andere diensten	2,7	2,9	2,6	3,1	4,9
Visserij	0,5	0,0	0,0	0,0	0,4
Scheepsbouw en -herstelling	2,7	3,8	3,1	3,8	4,3
Andere industrie	27,3	31,3	26,7	20,5	30,6
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal maritiem	2.267,6	2.192,8	2.511,6	2.086,7	2.228,7
Niet-maritieme cluster					
Totaal groothandel.....	204,9	219,3	290,4	276,2	443,1
Energie	49,9	49,2	57,1	48,5	48,7
Petroleum-industrie	573,2	587,5	513,9	527,9	521,7
Chemische nijverheid	788,2	864,7	1.051,5	1.139,2	1.196,6
Automobiël-nijverheid	851,3	920,8	920,2	1.138,2	1.035,4
Elektronica	4,4	4,3	5,1	6,9	6,3
Metaalverwerken-de nijverheid	51,7	52,9	61,6	54,3	61,6
Voedingsnijverheid	63,9	64,1	80,4	58,2	52,5
Andere industrie	137,1	159,4	184,5	193,4	232,2
Totaal industrie	2.519,6	2.702,9	2.874,3	3.166,5	3.155,0
Andere diensten	487,8	504,2	527,1	555,9	613,2
Andere industrie	24,9	20,7	24,5	27,5	39,4
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal logistieke diensten	512,7	524,9	551,6	583,4	652,6
Wegvervoer	33,3	33,2	34,9	36,9	40,1
Andere diensten	50,4	60,8	61,2	63,9	62,0
Totaal transport	83,7	94,0	96,2	100,7	102,1
Totaal niet-maritiem	3.320,9	3.541,1	3.812,6	4.126,8	4.352,9
Indirecte effecten.....	5.588,4	5.733,9	6.324,2	6.213,6	6.581,5

Bron: NBB.

1.2 Werkgelegenheid

TABEL 50 **SYNTHESE VAN HET INDIRECT
WERKGELEGENHEIDSVEROORLOP IN ANTWERPEN
VAN 1995 TOT 1999**
(VTE)

Sectoren	1995	1996	1997	1998	1999
Maritieme cluster					
Scheepsagenten en expediteurs.....	7.156	6.022	6.345	5.938	5.703
Goederen-behandelaars.....	13.513	14.919	14.257	13.584	12.486
Rederijen	4.288	4.459	5.835	6.427	5.537
Andere diensten	38	35	33	40	62
Visserij	13	0	0	0	5
Scheepsbouw en -herstelling	138	105	78	96	101
Andere industrie	189	157	136	154	165
Openbare sector	0	0	0	0	0
Totaal maritiem	25.335	25.698	26.683	26.238	24.059
Niet-maritieme cluster					
Totaal groothandel.....	1.500	1.602	1.860	1.906	2.229
Energie	1.076	1.073	1.069	961	915
Petroleum-industrie	5.687	5.806	4.728	5.030	5.011
Chemische nijverheid	7.729	8.111	8.976	9.426	10.538
Automobil-nijverheid	15.384	15.674	14.883	15.426	15.437
Elektronica	69	73	76	96	110
Metaalverwerken-de nijverheid	1.224	1.222	1.078	1.007	1.217
Voedingsnijverheid	654	715	779	578	473
Andere industrie	1.325	1.502	1.578	1.747	1.975
Totaal industrie	33.147	34.175	33.167	34.271	35.677
Andere diensten	4.137	4.464	5.027	5.434	5.766
Andere industrie	169	130	145	237	383
Openbare sector	0	0	0	0	0
Totaal logistieke diensten.....	4.306	4.594	5.172	5.671	6.149
Wegvervoer	420	419	358	399	424
Andere diensten	848	847	1.151	880	907
Totaal transport	1.268	1.266	1.509	1.279	1.331
Totaal niet-maritiem	40.222	41.638	41.707	43.128	45.387
Indirecte effecten.....	65.557	67.335	68.390	69.366	69.446

Bron: NBB.

2 Haven van Gent

2.1 Toegevoegde waarde

TABEL 51 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE
INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN GENT
TUSSEN 1995 EN 1999**
(miljoenen euro's)

Sectoren	1995	1996	1997	1998	1999
Maritieme cluster					
Scheepsagenten en expeditieus.....	38,1	31,5	55,2	45,9	46,1
Goederen-behandelaars	150,7	159,1	153,8	137,0	156,4
Rederijen	12,7	11,7	11,8	19,5	38,3
Andere diensten	0,7	0,7	0,5	0,4	0,7
Visserij	0,5	0,5	0,6	0,9	1,2
Scheepsbouw en -herstelling	0,4	0,3	0,3	0,5	0,6
Andere industrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal maritiem	203,1	203,8	222,2	204,3	243,3
Niet-maritieme cluster					
Totaal groothandel.....	322,3	365,8	328,9	427,7	459,0
Energie	75,6	68,9	64,5	37,7	40,1
Petroleum-industrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Chemische nijverheid	84,0	90,5	101,9	105,9	128,1
Automobiel-nijverheid	810,6	807,5	920,2	927,2	1.037,9
Elektronica	72,2	99,1	64,4	69,8	61,4
Metaalverwerken-de nijverheid	458,9	517,5	504,9	549,2	676,2
Voedings-nijverheid	64,0	77,7	92,0	83,7	83,6
Andere industrie	212,1	208,7	210,2	231,2	244,9
Totaal industrie	1.777,4	1.869,9	1.958,0	2.004,7	2.272,2
Andere diensten	92,0	83,9	98,0	149,9	63,5
Andere industrie	5,5	7,6	10,0	11,0	13,4
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal logistieke diensten.....	97,4	91,5	108,0	160,9	76,9
Wegvervoer	13,3	11,3	12,7	14,2	15,3
Andere diensten	1,5	1,5	1,4	1,7	1,8
Totaal transport	14,8	12,8	14,1	15,9	17,1
Totaal niet-maritiem	2.211,9	2.340,0	2.409,1	2.609,2	2.825,3
Indirecte effecten.....	2.415,0	2.543,8	2.631,2	2.813,5	3.068,5

Bron: NBB.

2.2 Werkgelegenheid

TABEL 52 **SYNTHESE VAN HET INDIRECT
WERKGELEGENHEIDSVEROORLOP IN GENT VAN
1995 TOT 1999**
(VTE)

Sectoren	1995	1996	1997	1998	1999
Maritieme cluster					
Scheepsagenten en expediteurs.....	529	406	531	551	518
Goederen-behandelaars	1.313	1.179	1.262	1.362	1.320
Rederijen	362	245	373	579	1.468
Andere diensten	8	9	8	7	10
Visserij	3	4	5	8	11
Scheepsbouw en -herstelling	16	8	8	12	13
Andere industrie	0	0	0	0	0
Openbare sector.....	0	0	0	0	0
Totaal maritiem	2.231	1.850	2.188	2.519	3.340
Niet-maritieme cluster					
Totaal groothandel.....	1.640	1.812	1.952	1.999	2.265
Energie	1.632	1.503	1.206	747	754
Petroleumindustrie.....	0	0	0	0	0
Chemische nijverheid	1.173	1.201	1.326	1.467	1.658
Automobiel-nijverheid.....	10.140	10.440	9.835	10.970	12.540
Elektronica	993	906	818	826	810
Metaalverwerkende nijverheid.....	4.857	4.757	4.870	5.088	5.504
Voedingsnijverheid	780	803	793	820	810
Andere industrie	3.177	3.212	3.102	2.991	3.163
Totaal industrie	22.751	22.822	21.951	22.909	25.240
Andere diensten	1.600	1.450	1.456	1.456	1.576
Andere industrie	126	146	192	224	247
Openbare sector.....	0	0	0	0	0
Totaal logistieke diensten	1.726	1.596	1.647	1.679	1.823
Wegvervoer	142	129	124	145	138
Andere diensten	122	147	240	218	220
Totaal transport	264	275	364	363	358
Totaal niet-maritiem	26.382	26.506	25.915	26.950	29.686
Indirecte effecten.....	28.613	28.355	28.102	29.469	33.027

Bron: NBB.

3 Haven van Oostende

3.1 Toegevoegde waarde

TABEL 53 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE
INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN
OOSTENDE VAN 1995 TOT 1999**
(miljoenen euro's)

Sectoren	1995	1996	1997	1998	1999
Maritieme cluster					
Scheepsagenten en expediteurs.....	7,7	7,3	6,1	4,6	5,5
Goederen-behandelaars	0,9	1,0	7,3	5,5	4,6
Rederijen	45,7	34,0	-79,2	47,7	3,8
Andere diensten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Visserij	28,4	33,7	43,6	45,7	40,1
Scheepsbouw en -herstelling	0,4	0,3	0,3	0,4	0,7
Andere industrie	5,9	5,5	17,0	12,7	19,1
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal maritiem	89,0	82,0	-4,9	116,5	73,8
Niet-maritieme cluster					
Totaal groothandel.....	14,7	15,7	17,8	20,0	25,3
Energie	0,0	0,0	0,0	0,4	0,3
Petroleum-industrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Chemische nijverheid	12,5	18,4	18,2	16,3	18,3
Automobiel-nijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Elektronica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Metaalverwerken-de nijverheid	12,3	24,0	27,0	30,7	50,0
Voedings-nijverheid	1,7	1,6	1,5	1,9	4,1
Andere industrie	25,1	27,1	24,4	23,5	17,8
Totaal industrie	51,6	71,1	71,3	72,8	90,5
Andere diensten	33,4	26,7	17,4	25,0	119,8
Andere industrie	0,0	0,0	0,0	2,4	4,2
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal logistieke diensten	33,4	26,7	17,4	27,4	124,0
Wegvervoer	4,8	4,6	5,1	5,6	5,7
Andere diensten	1,0	1,0	0,5	0,5	0,1
Totaal transport	5,8	5,6	5,6	6,2	5,8
Totaal niet-maritiem	105,6	119,1	112,0	126,4	245,5
Indirecte effecten.....	194,6	201,0	107,1	242,9	319,3

Bron: NBB.

3.2 Werkgelegenheid

TABEL 54 **SYNTHESE VAN HET INDIRECT
WERKGELEGENHEIDSVEROORLOP IN OOSTENDE
VAN 1995 TOT 1999**
(VTE)

Sectoren	1995	1996	1997	1998	1999
Maritieme cluster					
Scheepsagenten en expediteurs.....	89	71	68	79	77
Goederen-behandelaars	16	11	42	45	53
Rederijen	3.023	3.275	3.135	2.584	1.873
Andere diensten	0	0	0	0	0
Visserij	396	447	433	468	457
Scheepsbouw en -herstelling	18	10	7	8	14
Andere industrie	45	42	107	93	89
Openbare sector.....	0	0	0	0	0
Totaal maritiem	3.587	3.857	3.792	3.277	2.563
Niet-maritieme cluster					
Totaal groothandel.....	261	241	295	285	339
Energie	0	0	0	7	5
Petroleum-industrie	0	0	0	0	0
Chemische nijverheid.....	220	310	327	354	427
Automobiel-nijverheid.....	0	0	0	0	0
Elektronica.....	0	0	0	0	0
Metaalverwerken-de nijverheid	276	389	446	518	654
Voedings-nijverheid.....	23	25	17	21	75
Andere industrie	445	468	401	378	267
Totaal industrie	964	1.192	1.190	1.279	1.428
Andere diensten	387	403	252	314	365
Andere industrie	0	0	0	35	39
Openbare sector.....	0	0	0	0	0
Totaal logistieke diensten.....	387	403	252	349	404
Wegvervoer	50	48	41	54	52
Andere diensten	17	16	18	18	7
Totaal transport	66	64	59	73	59
Totaal niet-maritiem	1.678	1.900	1.796	1.985	2.229
Indirecte effecten.....	5.266	5.756	5.588	5.262	4.792

Bron: NBB

4 Haven van Zeebrugge

4.1 Toegevoegde waarde

TABEL 55 **SYNTHESE VAN HET VERLOOP VAN DE
INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN
ZEEBRUGGE VAN 1995 TOT 1999**
(miljoenen euro's)

Sectoren	1995	1996	1997	1998	1999
Maritieme cluster					
Scheepsagenten en expediteurs.....	35,6	41,3	38,4	23,5	25,9
Goederenbehandelaars.....	59,8	48,4	66,2	55,7	79,0
Rederijen	31,3	55,1	35,2	33,1	77,7
Andere diensten	0,1	0,1	0,1	0,3	0,1
Visserij	23,9	21,2	27,3	26,1	30,8
Scheepsbouw en -herstelling	0,9	0,6	0,7	0,8	1,2
Andere industrie	14,0	14,4	7,2	9,0	11,2
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal maritiem	165,7	181,0	175,1	148,4	225,8
Niet-maritieme cluster					
Totaal groothandel.....	26,0	34,0	43,9	49,1	59,9
Energie	10,4	10,5	11,4	20,8	22,7
Petroleumindustrie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Chemische nijverheid	15,7	17,0	20,2	21,1	26,7
Automobielnijverheid	2,5	4,1	5,0	6,2	7,3
Elektronica	46,4	49,5	31,2	26,9	33,3
Metaalverwerkende nijverheid.....	30,8	31,2	29,9	35,8	33,0
Voedingsnijverheid	28,1	20,0	36,4	35,4	26,7
Andere industrie	67,0	66,8	48,9	51,5	62,4
Totaal industrie	201,0	199,1	183,0	197,6	212,0
Andere diensten	15,2	13,6	12,0	12,7	12,8
Andere industrie	9,6	10,6	11,8	13,7	15,2
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal logistieke diensten.....	24,9	24,2	23,8	26,4	28,0
Wegvervoer	12,8	15,9	15,4	17,4	21,1
Andere diensten	2,5	3,0	3,5	3,5	4,7
Totaal transport	15,3	18,8	18,9	20,9	25,8
Totaal niet-maritiem	267,2	276,1	269,6	294,0	325,6
Indirecte effecten.....	432,9	457,1	444,7	442,4	551,5
Bron: NBB.					

4.2 Werkgelegenheid

TABEL 56 **SYNTHESE VAN HET INDIRECT
WERKGELEGENHEIDSVEROORLOP IN ZEEBRUGGE
VAN 1995 TOT 1999**
(EVT)

Sectoren	1995	1996	1997	1998	1999
Maritieme cluster					
Scheepsagenten en expediteurs.....	428	418	461	365	306
Goederenbehandelaars.....	716	919	1.029	1.067	1.140
Rederijen	561	339	336	425	546
Andere diensten	2	2	2	3	1
Visserij	362	324	414	359	403
Scheepsbouw en -herstelling	40	16	17	23	31
Andere industrie	115	108	46	63	73
Openbare sector.....	0	0	0	0	0
Totaal maritiem	2.225	2.126	2.306	2.305	2.501
Niet-maritieme cluster					
Totaal groothandel.....	464	418	570	692	785
Energie	97	95	117	306	309
Petroleumindustrie.....	0	0	0	0	0
Chemische nijverheid	208	223	254	275	320
Automobielenijverheid	53	46	54	39	55
Elektronica	897	872	476	383	403
Metaalverwerkende nijverheid.....	441	434	404	454	435
Voedingsnijverheid	433	352	448	505	463
Andere industrie	614	642	544	649	730
Totaal industrie	2.744	2.664	2.298	2.612	2.714
Andere diensten	544	425	240	276	321
Andere industrie	221	164	176	180	213
Openbare sector.....	0	0	0	0	0
Totaal logistieke diensten	765	589	416	456	534
Wegvervoer	152	181	164	191	223
Andere diensten	145	142	405	116	129
Totaal transport	297	322	569	307	352
Totaal niet-maritiem	4.270	3.993	3.853	4.067	4.385
Indirecte effecten.....	6.495	6.119	6.159	6.371	6.886

Bron: NBB

BIJLAGE 6: VERDELING VAN DE RESULTATEN NAAR GROOTTE VAN DE ONDERNEMINGEN IN 2002

TABEL 57 RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN PER CLUSTER

Clusters	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)		Tewerkstelling (in VTE)		Investerings (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO
Maritiem.....	140	468	1.285,6	196,9	17.315	2.749	394,2	23,3
Niet maritiem								
Groothandel.....	54	219	725,2	47,6	1.967	687	49,3	10,3
Industrie.....	80	89	3.987,0	49,2	26.760	948	753,7	21,8
Logistieke diensten.....	47	279	365,2	70,7	4.949	648	112,2	28,0
Transport.....	21	57	167,1	41,9	2.805	644	82,6	5,8
Totaal	342	1.112	6.530,2	406,2	53.796	5.676	1.392,0	89,3

Bron: NBB.

Opmerking: de ondernemingen gelegen buiten het havengebied zijn niet opgenomen.

TABEL 58 RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN PER SECTOR

Sectoren	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)		Tewerkstelling (in VTE)		Investerings (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO
Scheepsagenten en expediteurs.....	77	265	308,1	122,3	4.451	1.874	62,3	6,4
Goederenbehandelaars ..	44	86	833,7	35,9	11.583	443	191,5	7,8
Rederijen	11	63	32,5	19,0	328	143	53,5	5,7
Wegvervoer	17	50	57,3	35,8	739	565	4,8	5,2
Andere diensten	97	535	1.055,8	129,5	6.456	1.498	155,6	40,5
Energie	1	0	183,9	0,0	1.119	0	6,4	0,0
Petroleumindustrie	6	3	929,2	0,3	3.145	0	109,0	0,0
Chemische nijverheid.....	34	5	2.140,6	3,3	11.565	12	537,9	13,3
Scheepsbouw en -herstelling	2	15	9,5	10,4	233	140	0,8	1,0
Automobielnijverheid.....	4	9	480,4	8,0	7.012	196	72,1	0,5
Electronica.....	2	1	7,9	0,4	61	8	0,2	0,0
Metaalverwerkende nijverheid	10	19	88,5	11,4	1.542	235	2,8	0,9
Visserij.....	0	3	0,0	0,1	0	2	0,0	0,1
Voedingsnijverheid.....	3	0	40,4	0,0	648	0	7,7	0,0
Andere industrie	33	58	269,0	29,9	2.811	559	117,5	8,0
Openbare sector	1	0	93,4	0,0	2.104	0	69,9	0,0
Totaal	342	1.112	6.530,2	406,2	53.796	5.676	1.392,0	89,3

Bron: NBB.

Opmerking: de ondernemingen gelegen buiten het havengebied zijn niet opgenomen.

TABEL 59**RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN GENT PER CLUSTER**

Clusters	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)		Tewerkstelling (in VTE)		Investerings (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO
Maritiem.....	28	100	156,9	43,4	1.576	545	44,1	4,1
Niet maritiem								
Groothandel.....	35	142	551,1	41,3	2.225	625	56,1	7,4
Industrie.....	83	96	1.916,9	42,5	20.112	810	626,1	6,8
Logistieke diensten	17	141	76,6	35,5	1.076	326	21,7	10,2
Transport.....	6	29	43,2	21,7	667	347	20,2	5,6
Totaal	169	508	2.744,6	184,4	25.656	2.653	768,3	34,1

Bron: NBB.

Opmerking: de ondernemingen gelegen buiten het havengebied zijn niet opgenomen.**TABEL 60****RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN GENT PER SECTOR**

Sectoren	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)		Tewerkstelling (in VTE)		Investerings (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO
Scheepsagenten en expediteurs.....	9	29	51,2	9,3	673	150	5,6	1,1
Goederenbehandelaars	14	30	100,8	21,4	842	250	33,4	1,3
Rederijen.....	1	25	2,1	5,3	23	52	4,7	0,3
Wegvervoer	4	24	18,3	20,0	205	309	2,6	5,1
Andere diensten	52	291	639,0	80,2	3.439	1.006	82,2	18,2
Energie	3	1	150,1	0,0	841	0	4,6	0,4
Petroleumindustrie	1	0	7,0	0,0	56	0	0,1	0,0
Chemische nijverheid.....	16	7	217,7	4,2	1.864	39	38,0	0,3
Scheepsbouw en - herstelling	0	9	0,0	3,6	0	57	0,0	0,6
Automobielnijverheid.....	6	1	515,4	0,8	6.602	21	132,6	0,0
Electronica.....	4	2	57,7	0,7	1.079	21	9,6	0,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	18	29	709,3	16,6	6.870	294	123,6	2,6
Visserij.....	0	1	0,0	1,9	0	8	0,0	0,6
Voedingsnijverheid.....	9	6	87,6	0,9	663	11	18,6	0,0
Andere industrie	31	53	177,8	19,5	2.216	436	300,1	3,6
Openbare sector	1	0	10,5	0,0	283	0	12,5	0,0
Totaal	169	508	2.744,6	184,4	25.656	2.653	768,3	34,1

Bron: NBB.

Opmerking: de ondernemingen gelegen buiten het havengebied zijn niet opgenomen.

TABEL 61**RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE PER CLUSTER**

Clusters	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)		Tewerkstelling (in VTE)		Investerings (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO
Maritiem.....	7	51	32,7	15,4	506	219	6,0	1,8
Niet maritiem								
Groothandel.....	5	60	11,7	10,0	161	205	2,1	3,9
Industrie.....	8	31	159,1	9,3	1.578	180	15,8	1,0
Logistieke diensten ...	5	71	46,9	6,4	722	93	13,5	7,4
Transport.....	4	11	12,8	9,5	130	165	4,7	2,3
Totaal	29	224	263,2	50,6	3.097	862	42,1	16,4

Bron: NBB.

Opmerking: de ondernemingen gelegen buiten het havengebied zijn niet opgenomen.**TABEL 62****RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE PER SECTOR**

Sectoren	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)		Tewerkstelling (in VTE)		Investerings (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO
Scheepsagenten en expediteurs.....	0	8	0,0	3,7	0	42	0,0	0,5
Goederenbehandelaars	1	8	3,6	2,5	28	42	3,9	0,4
Rederijen.....	1	1	-3,8	0,0	15	1	0,8	0,0
Wegvervoer	2	9	9,2	9,3	66	160	2,2	1,2
Andere diensten	10	134	30,8	16,3	374	303	5,3	11,8
Energie	1	1	0,6	0,1	4	0	0,0	0,0
Petroleumindustrie	0	0	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0
Chemische nijverheid.....	4	1	35,5	0,2	405	3	7,2	0,1
Scheepsbouw en - herstelling	1	9	0,5	2,6	3	56	0,2	0,1
Automobielnijverheid.....	0	0	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0
Electronica.....	0	0	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	2	6	117,0	1,6	1.120	31	7,6	0,1
Visserij.....	1	23	2,6	6,4	69	77	0,7	0,8
Voedingsnijverheid.....	1	1	6,1	0,6	50	13	0,9	0,1
Andere industrie	3	23	27,8	7,4	213	136	1,2	1,3
Openbare sector	2	0	33,4	0,0	752	0	12,0	0,0
Totaal	29	224	263,2	50,6	3.097	862	42,1	16,4

Bron: NBB.

Opmerking: de ondernemingen gelegen buiten het havengebied zijn niet opgenomen.

TABEL 63**RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE PER CLUSTER**

Clusters	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)		Tewerkstelling (in VTE)		Investerings (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO
Maritiem.....	22	78	217,3	30,0	3.780	435	38,0	4,2
Niet maritiem								
Groothandel.....	16	95	19,5	21,7	283	394	2,4	6,9
Industrie.....	20	55	239,1	33,1	2.332	545	23,4	4,2
Logistieke diensten ...	5	64	38,2	7,0	674	81	6,4	3,7
Transport.....	6	22	40,0	17,3	623	319	16,7	4,2
Totaal	69	314	554,1	109,1	7.691	1.774	86,9	23,1

Bron: NBB.

Opmerking: de ondernemingen gelegen buiten het havengebied zijn niet opgenomen.**TABEL 64****RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE PER SECTOR**

Sectoren	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)		Tewerkstelling (in VTE)		Investerings (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO	Grote onderne- mingen	KMO
Scheepsagenten en expediteurs.....	7	22	13,8	9,7	149	144	6,3	1,4
Goederenbehandelaars	6	21	93,0	3,1	1.185	38	21,2	0,8
Rederijen.....	1	9	2,9	4,8	37	45	7,3	0,2
Wegvervoer	4	20	24,8	15,7	340	276	7,1	4,1
Andere diensten	21	162	43,7	30,3	722	520	13,4	10,4
Energie	2	0	69,1	0,0	330	0	4,0	0,0
Petroleumindustrie	0	0	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0
Chemische nijverheid.....	3	3	27,2	1,2	264	21	2,1	0,3
Scheepsbouw en - herstelling	1	4	3,8	2,6	65	49	0,2	0,1
Automobielnijverheid.....	1	1	15,0	0,1	50	1	1,0	0,0
Electronica.....	1	3	55,3	3,0	595	61	5,4	1,1
Metaalverwerkende nijverheid.....	7	16	39,2	11,2	486	189	4,3	0,9
Visserij.....	3	19	5,9	8,9	122	145	1,7	1,5
Voedingsnijverheid.....	2	8	6,2	6,2	150	117	0,3	0,8
Andere industrie	8	26	66,9	12,3	951	167	8,4	1,6
Openbare sector	2	0	87,2	0,0	2.244	0	4,4	0,0
Totaal	69	314	554,1	109,1	7.691	1.774	86,9	23,1

Bron: NBB.

Opmerking: de ondernemingen gelegen buiten het havengebied zijn niet opgenomen.

BIJLAGE 7: SOCIALE BALANS IN 2002

TABEL 65 SOCIALE BALANS IN 2002 PER SECTOR

	GEMIDDELD AANTAL WERKNEMERS											
	Aantal			Gepresteerde uren (1)			Personeelskosten (2)			Uitzendkrachten		
	volgtijds 1001	deeltijds 1002	totaal (in VTE) 1003	volgtijds 1011	deeltijds 1012	totaal (in VTE) 1013	volgtijds 1021	deeltijds 1022	totaal (in VTE) 1023	aantal 1501	gepresteerde uren (1) 1511	kosten (2) 1521
Sector										1502	1512	1522
Scheepsagenten en expediteurs	5.399	609	5.808	9,2	0,7	9,9	260,3	22,6	282,9	299	0,58	11,2
Goederenbehandelaars	13.824	389	14.107	19,4	0,6	20,0	664,6	99,3	763,9	679	1,24	31,4
Rederijen	604	77	643	1,1	0,1	1,1	37,8	2,2	40,0	3	0,01	0,2
Wegvervoer	2.168	90	2.228	3,9	0,1	4,0	93,8	2,4	96,2	72	0,13	2,7
Andere diensten	11.507	1.811	12.589	18,2	1,7	19,9	579,3	48,3	627,6	399	0,75	17,3
Energie	2.102	116	2.193	2,8	0,1	2,9	181,3	7,9	189,3	14	0,03	0,6
Petroleumindustrie	3.042	220	3.201	5,3	0,3	5,6	367,3	18,3	385,7	40	0,07	2,4
Chemische nijverheid	12.726	831	13.290	19,1	1,0	20,1	939,3	46,9	986,2	200	0,37	10,6
Scheepsbouw en -herstelling	741	40	764	1,1	0,0	1,1	27,8	0,9	28,7	56	0,10	2,4
Automobielenijverheid	13.264	829	13.823	18,9	0,8	19,7	670,6	29,7	700,4	324	0,58	14,5
Electronica	1.628	228	1.806	2,5	0,2	2,7	92,1	8,1	100,2	67	0,13	3,2
Metaalverwerkende nijverheid	10.285	344	10.521	15,6	0,4	16,0	608,5	14,3	622,8	155	0,31	7,5
Visserij	645	33	666	0,9	0,0	1,0	28,6	1,1	29,7	32	0,06	1,1
Voedingsnijverheid	1.297	184	1.417	2,0	0,2	2,1	58,6	4,7	63,3	104	0,20	4,2
Andere industrie	6.610	265	6.785	10,2	0,3	10,5	321,5	9,6	331,1	209	0,37	9,2
Openbare sector	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0,00	0,0
Totaal	85.842	6.064	89.841	130,2	6,5	136,7	4.931,7	316,4	5.248,0	2.653	4,92	118,3
										6.401	11,21	379,9

Bron: NBB.

(1) De gepresteerde uren zijn uitgedrukt in miljoenen uren.

(2) De personeelskosten en de kosten zijn uitgedrukt in miljoenen euro's.

Tabel 65

(vervolg)

SOCIALE BALANS IN 2002 PER SECTOR

	AANTAL WERKNEMERS OP AFSLUITDdatum						OPLEIDINGEN						
	Aantal			Aantal			Mannen			Vrouwen			
	volrijds	deeltijds	totaal	mannen	vrouwen	bedienden	arbeiders	aantal	uren (1)	kosten (2)	aantal	uren (1)	kosten (2)
Sector	1051	1052	1053	1203	1213	1343	1323	5801	5802	5803	5811	5812	5813
Scheepsagenten en expediteurs.....	5.283	639	5.714	3.267	2.447	5.003	532	703	0.01	0.5	512	0.01	0.3
Goederenbehandelaars.....	13.829	360	14.214	12.920	1.147	2.683	10.982	2.047	0.04	1.9	541	0.01	0.4
Rederijen.....	557	51	590	455	135	391	188	172	0.00	0.2	55	0.00	0.1
Wegvervoer.....	2.143	88	2.203	1.970	233	474	1.718	192	0.00	0.1	37	0.00	0.0
Andere diensten.....	11.597	1.669	12.594	9.458	3.283	7.055	5.349	4.390	0.22	9.2	1.055	0.03	1.4
Energie.....	2.128	83	2.188	1.830	358	1.850	0	1.259	0.05	4.3	276	0.01	0.7
Petroleumindustrie.....	3.047	226	3.213	2.730	483	2.628	510	2.395	0.15	10.3	332	0.02	1.2
Chemische nijverheid.....	12.410	851	12.974	11.576	1.398	6.083	5.959	8.725	0.27	19.6	968	0.03	2.1
Scheepsbouw en -herstelling.....	736	41	757	719	38	127	624	56	0.00	0.1	3	0.00	0.0
Automobielenijverheid.....	12.474	781	13.021	11.758	1.262	1.468	10.649	10.000	0.36	16.8	1.194	0.04	2.1
Electronica.....	1.571	206	1.732	1.278	455	708	1.007	1.139	0.03	1.2	502	0.01	0.6
Metalenverwerkende nijverheid.....	10.116	400	10.395	9.399	996	2.750	7.404	4.112	0.33	15.3	688	0.03	1.0
Visserij.....	511	32	532	408	123	34	494	11	0.00	0.0	8	0.00	0.0
Voedingsnijverheid.....	1.257	187	1.380	993	387	355	979	554	0.01	0.4	106	0.00	0.1
Andere industrie.....	6.672	279	6.860	6.164	696	1.901	4.871	2.288	0.10	4.5	297	0.01	0.4
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.0	0	0.00	0.0
Totaal.....	84.331	5.894	88.367	74.925	13.442	33.511	51.266	38.042	1.59	84.5	6.573	0.21	10.2

Bron: NBB.

(1) De gepresteerde uren zijn uitgedrukt in miljoenen uren.

(2) De personeelskosten en de kosten zijn uitgedrukt in miljoenen euro's.

Tabel 65

(vervolg)

SOCIALE BALANS IN 2002 PER SECTOR

	INGETREDEN											UITGETREDEN	
	Aantal Onbepaalde			Mannen				Vrouwen				Aantal Onbepaalde	
	(in VTE)	duur		lager	secundair	hoger	universitair	lager	secundair	hoger	universitair	(in VTE)	duur
Sector	2053	2103		2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
Scheepsagenten en expeditie...	1.434	919		34	374	195	34	21	297	145	19	1.464	976
Goederenbehandelaars	2.203	1.827		90	1.553	87	55	22	221	51	14	2.419	2.021
Rederijen	263	70		12	48	17	8	1	10	6	5	333	127
Wegvervoer	742	405		116	258	21	1	4	31	9	1	766	441
Andere diensten	3.448	1.865		209	931	357	158	156	482	188	63	3.237	1.664
Energie	277	77		0	86	38	16	0	60	70	6	332	115
Petroleumindustrie	394	290		2	51	76	167	0	9	58	30	350	295
Chemische nijverheid	1.088	440		44	506	134	93	7	166	95	39	1.707	1.133
Scheepsbouw en -herstelling	141	23		1	21	1	5	1	1	0	0	237	109
Automobielenijverheid	1.126	331		323	448	46	38	88	71	17	8	2.026	1.064
Electronica	153	104		0	64	27	16	0	28	4	6	356	268
Metaalverwerkende nijverheid	870	410		76	411	64	34	6	117	19	12	1.225	788
Visserij	737	59		38	8	0	2	3	8	0	0	802	102
Voedingsnijverheid	297	78		14	116	6	5	16	105	4	1	312	101
Andere industrie	1.971	1.429		356	838	238	111	8	64	41	13	1.773	1.228
Openbare sector	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	15.143	8.326		1.315	5.712	1.307	743	334	1.670	707	217	17.337	10.432

Bron: NBB.

(1) De gepresteerde uren zijn uitgedrukt in miljoenen uren.

(2) De personeelskosten en de kosten zijn uitgedrukt in miljoenen euro's.

BIJLAGE 8: MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVENS IN 2002

TABEL 66 MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

Goederencategoriën	Lossingen (in duizenden ton)	Ladingen (in duizenden ton)	Totaal (in duizenden ton)	Relatief belang (in pct)
Stukgoed.....	30.362	42.974	73.336	55,7
Ijzer en staal.....	2.040	6.228	8.268	6,3
Non-ferro-metalen.....	532	107	639	0,5
Meststoffen / chemicaliën	62	323	385	0,3
Hout.....	428	104	532	0,4
Houtcellulose, papierpulp	2.995	345	3.340	2,5
Fruit.....	1.391	10	1.401	1,1
Graangewassen.....	13	44	57	0,0
Rollend materieel	653	1.384	2.037	1,5
Meel	0	588	588	0,4
Suiker	11	602	613	0,5
Containers.....	21.455	31.562	53.017	40,3
Overig stukgoed.....	783	1.677	2.460	1,9
Massagoed	42.233	16.059	58.292	44,3
Ruwe petroleum.....	6.247	55	6.302	4,8
Petroleumderivaten.....	12.237	6.885	19.122	14,5
Chemicaliën	4.059	2.103	6.162	4,7
Ertsen.....	5.911	649	6.560	5,0
Kolen	8.403	429	8.832	6,7
Granen	941	617	1.558	1,2
Meststoffen	1.319	3.321	4.640	3,5
Zand en grind.....	1.234	551	1.785	1,4
Overig massagoed.....	1.881	1.449	3.330	2,5
Totaal.....	72.595	59.033	131.628	100,0

Bron: Havenbedrijf Antwerpen

TABEL 67 MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVEN VAN GENT

Goederencategoriën	Lossingen (in duizenden ton)	Ladingen (in duizenden ton)	Totaal (in duizenden ton)	Relatief belang (in pct)
Landbouwproducten	1.181	149	1.330	5,5
Voedingsproducten en veevoeder....	3.980	673	4.653	19,4
Vaste minerale brandstoffen.....	3.648	277	3.925	16,4
Petroleum en petroleumproducten	2.483	354	2.837	11,8
Ertsen en metaalresiduen.....	5.023	703	5.726	23,9
Producten van de metaalindustrie	534	824	1.358	5,7
Ruwe mineralen en bouwmaterialen .	666	159	825	3,4
Meststoffen	700	141	841	3,5
Chemische producten.....	578	247	825	3,4
Overige goederen	901	759	1.660	6,9
Totaal.....	19.694	4.287	23.981	100,0

Bron: Havenbedrijf Gent GAB

TABEL 68**MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVEN VAN OOSTENDE**

Goederencategoriën	Lossingen (in duizenden ton)	Ladingen (in duizenden ton)	Totaal (in duizenden ton)	Relatief belang (in pct)
Algemene goederen en bulk.....	1.646	14	1.660	26,4
Ferrochrome	56	0	56	0,9
Gasolie	20	0	20	0,3
Grind en zand	1.367	0	1.367	21,8
Hout.....	17	0	17	0,3
Kassei	12	0	12	0,2
Magnesiumoxide.....	7	0	7	0,1
Orthoxyleen.....	1	0	1	0,0
Schroot.....	2	0	2	0,0
Sepioliet	80	0	80	1,3
Silo-machines Jetfoil.....	0	1	1	0,0
Steenkool	40	2	42	0,7
Waterglass	13	13	26	0,4
Containers	31	10	41	0,7
Roll-on / Roll-off	1.795	2.733	4.528	72,1
Toeristische wagens	25	26	51	0,8
Totaal.....	3.465	2.773	6.239	100,0

Bron: AG Haven Oostende

TABEL 69**MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE**

Goederencategoriën	Lossingen (in duizenden ton)	Ladingen (in duizenden ton)	Totaal (in duizenden ton)	Relatief belang (in pct)
Landbouwproducten	379	25	404	1,2
Andere voedingsproducten en veevoeders	185	58	243	0,7
Vaste minerale brandstoffen.....	70	0	70	0,2
Aardolie en aardolieproducten.....	3.025	0	3.025	9,2
Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	10	0	10	0,0
Ijzer, staal en non-ferrometalen	1	17	18	0,1
Ruwe mineralen en bouwmaterialen.....	1.544	21	1.565	4,8
Meststoffen	2	0	2	0,0
Chemische producten	221	5	226	0,7
Overige goederen	11.806	15.567	27.373	83,1
Totaal.....	17.243	15.693	32.936	100,0

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

BIJLAGE 9: LIJST VAN TERMEN EN MARITIEM TRANSPORT

1 Lijst van termen

- *Definitie uit Van Dale Hedendaags Nederlands:*

Haven: natuurlijke of gegraven aanlegplaats voor schepen.

- *Definities van M. Stopford*⁸²:

Haven: geografische kustzone waar schepen worden ontvangen om er hun goederen te laden en te lossen (*cargo* in het Engels).

Havenautoriteit: organisatie verantwoordelijk voor het verlenen van maritieme diensten nodig voor de ontvangst van schepen in de haven (overheidsinstantie of particuliere onderneming).

Terminal: deel van de haven met een of meerdere kades die bestemd zijn voor de goederenbehandeling van een specifieke soort lading. In een terminal zijn er tevens zones voor containeropslag voorzien.

- *Andere voorbeelden van haventerminologie*⁸³:

Droge bulk*: goederen die los vervoerd worden (ertsen, steenkool en granen, enz.).

Vloeibare bulk*: vloeibare goederen, voornamelijk aardolie en afgeleide producten.

Container: grote ijzeren laadkist met een standaardformaat en een lengte van 20 of 40 voet - dat is 6,1 of 12,2 meter - voor het vervoer van diverse soorten goederen.

* Het tegengestelde van bulk is stukgoed (per container, Ro-Ro of conventioneel).

Cargo: vrachtschip, schip bestemd voor goederenverkeer.

In het Engels duidt die term de goederen zelf aan (bv.: *general cargo*, synoniem van stukgoed).

Ro/Ro: Roll on/Roll off. Horizontaal vervoer van rollend materieel dat in en uit het schip kan worden gereden, tegenover Lo/Lo - Lift on/Lift off - verticale goederenbehandeling.

TEU of « Twenty-feet Equivalent Unit »: eenheid om een lading container of de capaciteit van een containerterminal te meten, gebruikt in de statistiek om de containeroverslag in een haven te bepalen. Een container van 20 voet wordt hierbij als een standaard beschouwd. Eén TEU stemt gemiddeld overeen met een lading van 11 ton.

Diepgang: verticale afstand tussen de waterlijn en de kiel.

Containerterminalcapaciteit: hoeveelheid containers die op de terminal in één jaar kunnen worden behandeld. De gehanteerde eenheden zijn TEU (de meest gebruikte eenheid), ton en aantal containers. De capaciteit is afhankelijk van technische factoren zoals de lengte van de kaaimuur, de diepte van het terrein en de verblijfsduur van de containers op de terminal. Er zijn ook andere terminals: Ro/Ro, bulk, enz.

dwt of « deadweight tonnage »: maximaal toegelaten lading van het schip, uitgedrukt in TEU of in ton - inclusief goederen, passagiers en brandstof.

⁸² Martin Stopford, « Maritime Economics », Routledge (1997), p. 29.

⁸³ De meeste van deze definities zijn ontleend aan het Kredietbank Weekbericht nr. 16, 31 mei 1996.

Lijnvaart: vaart over een vast traject (een zogenaamde lijn), op vaste tijdstippen, met vaste aanmeerpunten, ongeacht de belading van het schip.

Kustvaart: (*short-sea shipping* in het Engels) scheepvaart binnen de grenzen toegewezen aan lange reizen, op beperkte afstand van de kust.

Maritiem goederenverkeer: de som van alle ladingen en lossingen van goederen die in een bepaalde periode in een haven plaatsvinden. Op basis van deze cijfers worden de havens gerangschikt naar grootte (cf. hoofdstuk 1).

2 Het maritiem transport

De economie van het maritiem transport, die de kern vormt van deze studie, is een domein van de transporteconomie, op de grens van twee vakrichtingen: de economie en de burgerlijke bouwkunde. De transporteconomie wijkt af van de andere takken van de economische wetenschap omdat ze rekening houdt met de ruimtelijke dimensies van de activiteit, die kosten vertegenwoordigen. Die kosten zijn verbonden aan de structuur van de netwerken die de producenten en de consumenten gebruiken, evenzeer als aan het profiel van het aanbod van en de vraag naar een bepaald goed.

De transportkosten verschillen volgens de werelddelen en de snelheidsvereisten (bv.: « lean production », just-in-time, etc.). De aan transport verbonden economische problemen zijn dus complex en vormen een uitdaging voor een groot aantal actoren: ontwerpers van voertuigen, energieproducenten, overheden. Op Europees vlak past de verbetering van auto-, spoor- en waterwegen trouwens meer en meer in een streven naar structurele ontwikkeling van de minst gevorderde regio's. Dat beleid is dus op de lange termijn gericht.

Er werden wiskundige modellen van de maritieme activiteit uitgewerkt, waaronder het « Ship market modelling », aan de hand waarvan het vraag- en aanbodschema kan worden toegepast op het bijzondere geval van de zeevaart⁸⁴.

Aangezien er vaak geen alternatief bestaat voor het vervoer over open zee, volgt de vraag- en aanbodvergelijking voor het maritiem transport de volgende wet:

$DD_t = f(CT_t, AH_t)$ $SS_t = f(MF_t, P_t)$
waarin
DD = vraag naar zeevervoer (uitgedrukt in ton x km);
CT = in een bepaalde tijd vervoerde goederen, in ton;
AH = gemiddeld door het vrachtschip afgelegde afstand (in km);
SS = aanbod van zeevervoer (uitgedrukt in ton lading x km);
P = productiviteit van de schepen (in ton lading x km / dwt / jaar);
MF = handelsvloot (in dwt);
t = tijd

De vraag, gemeten in ton x km, wordt bepaald via de tonnage aan te vervoeren goederen en de af te leggen afstand per ton. Het aanbod aan transportcapaciteit, gemeten in ton goederen x km, wordt bepaald via de capaciteit van de handelsvloot op grond van de maximale capaciteit van de schepen en de prestatie van de vloot, met andere woorden de gemiddelde tonnage vermenigvuldigd met de gemiddeld per jaar afgelegde afstand, rekening houdend met de maximale capaciteit van de schepen.

De zeehavens vervullen de onvermijdelijke rol van overgangsgebied tussen land en zee. Het grootste deel van de vrachtactiviteiten speelt zich af in de havens, door middel van ladingen en lossingen.

⁸⁴ Martin Stopford, « Maritime Economics », Routledge (1997), pp. 515-516.

3 Intermodaliteit⁸⁵

In de transportsector leidt de bestaande concurrentie tussen de verschillende vervoermiddelen (zeevaart of binnenvaart, vervoer via de autoweg of per spoor, en luchtvaart) tot de segmentatie ervan, die integratie tegenhoudt. Elke vervoerswijze trekt profijt van eigen voordelen in termen van kosten, dienstverlening, betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid. De overheidsmonopolies hebben in dat verband nauwelijks voor een betere integratie gezorgd, hoewel de regeringen hebben begrepen dat deze nodig is. Het begrip intermodale transportketen is ontstaan uit de technologische vooruitgang, en met name uit de informatietechnologieën (bv.: Electronic Data Interchange of EDI). De ontwikkeling van de containertransporten in de jaren zestig en de privatiseringen die in de jaren tachtig in die bedrijfstak waren begonnen, vormden de start van de intermodaliteit. Belangrijke geïntegreerde expediteurs verstrekken voortaan diensten van « deur tot deur », zodat de cliënt niet meer op de hoogte hoeft te blijven van de wijze waarop zijn lading wordt behandeld door de verschillende scheepsbevrachters die met uiteenlopende transportmiddelen werken. Voor hem zijn enkel de kosten en de kwaliteit van de dienstverlening van belang.

De transportsystemen die verschillende middelen omvatten, kunnen volgens twee benaderingen worden onderzocht:

- *Intermodaal* transportnetwerk: logistiek geïntegreerd systeem dat gebruik maakt van twee of meerdere middelen. Deze hebben gemeenschappelijke kenmerken op het vlak van de goederenbehandeling, waardoor het mogelijk is de vracht (of de passagiers) over te brengen op een ander transportmiddel tijdens het traject van het punt van oorsprong naar de bestemming;
- *Multimodaal* transportnetwerk: geheel van transportmiddelen die verbindingen bieden tussen de oorsprong en de bestemming. Het intermodaal transport is immers niet altijd toepasbaar.

De intermodaliteit wordt begrensd door factoren als ruimte, tijd, netwerkmodel, aantal knooppunten en verbindingen, alsook door het type en de kenmerken van de konvooien en de terminals.

In een intermodale omgeving berust het succes van de containerisatie - toenemend belang - op verscheidene factoren:

- containers zijn makkelijk hanteerbaar;
- standaardisatie van de transportmiddelen (ISO-normen);
- flexibiliteit in het gebruik en geautomatiseerd beheer;
- geringe kosten (vergeleken met die voor bulk bijvoorbeeld);
- snelheid van overslag;
- gemakkelijke opslag aangezien de container vaak zijn eigen opslagplaats vormt;
- veiligheid (er gaan zeer weinig goederen verloren);
- optimaal gebruik van de ruimte (een containerschip heeft een drie- tot zesmaal hogere capaciteit dan een klassiek vrachtschip).

Daarentegen zijn de infrastructuurkosten verbonden aan dit transporttype zeer hoog, wat het aantal vestigingen van terminals beperkt, met name in de ontwikkelingslanden.

⁸⁵ Bronnen: eindverslag van de Federale Diensten voor wetenschappelijke, technische en culturele aangelegenheden (DWTC - ULg) over « Transport fluvial et son développement durable », of « Binnenvaart en de duurzame ontwikkeling ervan » (*vertaling*), Anast, december 2000 en werkzaamheden van Pr. Dr. J-P. Rodrigue van het Department of Economics and Geography de la Hofstra University - New York.

Over heel de *range* Hamburg - Le Havre beschikken de ondernemingen voortaan over een uitgebreide keuze aan transporteurs in een intermodale omgeving. De eerste criteria voor een beslissing zijn de kosten en de duur van het transport. De andere factoren (betrouwbaarheid, veiligheid, enz.) komen eveneens tot uiting in termen van kosten. Soms staan technische, organisatorische of operationele hindernissen en belemmeringen verbonden aan de marktvoorwaarden dat beslissingsproces echter in de weg.

Afgezien van individuele verschijnselen mag worden aangenomen dat de drie soorten transport, namelijk het wegvervoer, het spoor en de waterwegen functies vervullen met verschillende kosten, rekening houdend met de huidige marktsituatie (brandstofprijzen, infrastructuur en kosten verbonden aan het gebruik ervan, enz.). Aldus blijkt het wegvervoer het meest concurrentieel te zijn voor beperkte afstanden (minder dan 750 km). Het spoor biedt vervolgens de goedkoopste oplossing voor de middellange afstanden (tussen 750 en 1.500 km), hoewel in Europa de incompatibiliteit tussen de netwerken van de landen nog steeds problemen oplevert⁸⁶. Voor de lange afstanden (meer dan 1.500 km), blijft het maritiem transport veruit het meest concurrentieel.

⁸⁶ Verschillende types elektrische voeding, uiteenlopende spoorbreedte, enz. Voor al deze problemen tracht het Transeuropese Netwerk een oplossing op middellange termijn aan te dragen.

Bibliografie

Antwerp Port Authority (2003), « Port of Antwerp: Bulk Liquid Logistics in the Heart of Europe », Anvers

Nationale Bank van België - NBB, « Jaarverslag 2002 - Deel 1: Economische en financiële ontwikkeling », Brussel

NBB, Agentschap Gent (2003), « Economisch Belang van Zeehavens: Haven van Gent », Boekjaar 2001, Gent

NBB, Agentschap Gent (2003), « Economisch Belang van Zeehavens: Haven van Oostende », Boekjaar 2001, Gent

NBB, Agentschap Gent (2003), « Economisch Belang van Zeehavens: Haven van Zeebrugge », Boekjaar 2001, Gent

NBB, Bijbank Antwerpen (2003), « Economisch Belang van Zeehavens: Haven van Antwerpen », Boekjaar 2001, Antwerpen

NBB, Bijbank Antwerpen (2003), « Economisch Belang van Zeehavens: Methodologie », Boekjaar 2001, Antwerpen

NBB, Dienst Micro-economische analyse (2003), « De autonijverheid in België: het belang van het toeleveringsnetwerk rond de assemblage van personenauto's », Working Paper n°38, Brussel

NBB, Dienst Micro-economische analyse (2003), « Resultaten van de niet-financiële vennootschappen in 2002 », Economisch Tijdschrift 2003/4, Brussel

NBB, Dienst Micro-economische analyse (2004), « De ICT-sector in België », Economisch Tijdschrift 2004/1, Brussel

NBB, Dienst Balanscentrale, Neergelegde jaarrekeningen bij de Balanscentrale, 1995 à 2002, Brussel

NBB, Groep voor Analyse- en Researchwerkzaamheden (2003), « De Sociale balans in 2002 », Economisch Tijdschrift 2003/4, Brussel

NBB, Dienst Financiële en Economische statistiek, « Methodologische nota over de aanbod- en gebruikstabellen », Brussel

G. Blauwens, De Brabander, etc. (1993), « De Dynamiek van een Haven », Pelckmans Kapellen

G. Blauwens, P. d'Haens et A. Van Breedam (2004), 26de Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres: « Logistiek, Laatste front in de concurrentieslag », Garant Antwerpen

Europese commissie (1997), Groenboek: « Havens en maritieme infrastructuur », Europese gemeenschap

Europese commissie (2001), Witboek: « Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen », Europese gemeenschap

Eurostat (1996), « Europees systeem van nationale en regionale rekeningen: ESR 95 », Europese gemeenschap

Elvira Haezendonck (2001), « Essays on Strategy Analysis for Seaports », VUB - Garant Leuven

Havenbedrijf Gent GAB, « Jaarverslag 2002 », Gent

Instituut voor de nationale rekeningen (INR) (2003), « Aanbod- en gebruikstabellen in België voor 1995 », INR Brussel

KB Weekberichten nr. 51/16 (mei 1996), « De Vlaamse zeehavens », Kredietbank Weekberichten, Brussel

Lloyd Special Report (1998), « Zeebrugge, a port for the 21st century », Antwerp

Lloyd Special Report (1999), « Flanders Ports », Antwerp

Lloyd Special Report (1999), « Antwerp: Flanders' main port », Antwerp

Lloyd Special Report (2000), « Flanders Distribution Center », Antwerp

Lloyd Special Report (2000), « Flemish ports gear up for Ro-Ro developments », Antwerp

Lloyd Special Report (2000), « Flanders European stronghold for breakbulk », Antwerp

Reginald Loyen & Erik Buyst (2003), « Struggling for leadership: Antwerp - Rotterdam Port Competition between 1870 - 2000 », Physica Verlag Heidelberg NY

Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldehoevegebied, « Jaarverslag 2001 »

Roger Martin (2002), Association Internationale Villes et Ports - Algemene vergadering: « The Antwerp & Flemish port strategy with regard to the global stevedoring companies »

Nationale Havenraad (1993), « Toegevoegde waarde van maritieme activiteiten in Nederlandse zeehavens », Nederlands Economisch Instituut, Rotterdam

Nationale Havenraad, « Jaarverslag 1998 », Nederlands Economisch Instituut, Rotterdam

Belgische Dienst voor de Buitenlandse Handel (2003), « Statistieken van de Buitenlandse Handel (België) », BDBH

Pr. Dr. Ch. Peeters, G. Facon, Ir. P. Vandendriessche - Policy Research Corporation NV - (1995), « De Haven als Economisch Motor van de Regio », Garant Leuven

Pr. Dr. Ch. Peeters, Hir. F. Hendrickx, Drs. H. Kneepkens, Hir. S. Bruynseels - Policy Research Corporation NV - (1999), « De Nederlandse zeehavensector », Delft University Press

Pr. Dr. Ch. Peeters, Ir. A. Lefever, Drs. A. Soete, Ir. P. Vandendriessche, Dr. H. Webers. - Policy Research Corporation NV - (1997), « De Nederlandse Maritieme Cluster », Delft University Press

Jean-Paul Piriou (2001), « La comptabilité nationale », Parijs

Policy Research Corporation NV. (1994), « The Flemish Port Sector », Studie in opdracht van het Vlaamse Gewest

Port Authority Zeebrugge , « Annual Report 2002 », Bruges - Zeebrugge

Publitra (1998), « Haven van Antwerpen: Scharnierpunt van de wereldhandel », Antwerpen

Dr. Jean-Paul Rodrigue, « Transport Geography on the Web », Dept. of Economics & Geography, Hofstra University - New York

Services fédéraux des affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles (2000), « Transport fluvial et son développement durable », SSTC - Anast, ULg Liège

Pr. Dr. Eddy Somers & Capt. André De Wilde (1998), « Port Marketing: Evolution of Ports », Maritiem Instituut - Universiteit Gent

Special Lloyd (2001), « Antwerp: Flexibility is the Key », Antwerp

Special Lloyd (2002), « Ro-Ro: a means to rethink the supply chain », Antwerp

Martin Stopford (1997), « Maritime Economics », Routledge London

United Nations Conference on Trade and Development, « Review of Maritime Transport 2003 », New York and Geneva 2003

H. Van Der Zee (Article du Lloyd 26/2/2004), « Oostende vergroot marktaandeel in 2003 », De Lloyd

K. Van Miert (1997), « Concurrentieregels en zeehavens », toespraak te Gent op 6 oktober 1997

Vlaamse Havencommissie , « Jaarverslag 2002 », VHC - SERV, Brussel

NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES

1. « Model-based inflation forecasts and monetary policy rules » by M. Dombrecht and R. Wouters, Research Series, February 2000.
2. « The use of robust estimators as measures of core inflation » by L. Aucremanne, Research Series, February 2000.
3. « Performances économiques des Etats-Unis dans les années nonante » by A. Nyssens, P. Butzen, P. Bisciari, Document Series, March 2000.
4. « A model with explicit expectations for Belgium » by P. Jeanfils, Research Series, March 2000.
5. « Growth in an open economy: some recent developments » by S. Turnovsky, Research Series, May 2000.
6. « Knowledge, technology and economic growth: an OECD perspective » by I. Visco, A. Bassanini, S. Scarpetta, Research Series, May 2000.
7. « Fiscal policy and growth in the context of European integration » by P. Masson, Research Series, May 2000.
8. « Economic growth and the labour market: Europe's challenge » by C. Wyplosz, Research Series, May 2000.
9. « The role of the exchange rate in economic growth: a euro-zone perspective » by R. MacDonald, Research Series, May 2000.
10. « Monetary union and economic growth » by J. Vickers, Research Series, May 2000.
11. « Politique monétaire et prix des actifs: le cas des Etats-Unis » by Q. Wibaut, Document Series, August 2000.
12. « The Belgian industrial confidence indicator: leading indicator of economic activity in the euro area? » by J.J. Vanhaelen, L. Dresse, J. De Mulder, Document Series, November 2000.
13. « Le financement des entreprises par capital-risque » by C. Rigo, Document Series, February 2001.
14. « La nouvelle économie » by P. Bisciari, Document Series, March 2001.
15. « De kostprijs van bankkredieten » by A. Bruggeman and R. Wouters, Document Series, April 2001.
16. « A guided tour of the world of rational expectations models and optimal policies » by Ph. Jeanfils, Research Series, May 2001.
17. « Attractive Prices and Euro - Rounding effects on inflation » by L. Aucremanne and D. Cornille, Documents Series, November 2001.
18. « The interest rate and credit channels in Belgium: an investigation with micro-level firm data » by P. Butzen, C. Fuss and Ph. Vermeulen, Research series, December 2001.
19. « Openness, imperfect exchange rate pass-through and monetary policy » by F. Smets and R. Wouters, Research series, March 2002.
20. « Inflation, relative prices and nominal rigidities » by L. Aucremanne, G. Brys, M. Hubert, P. J. Rousseeuw and A. Struyf, Research series, April 2002.
21. « Lifting the burden: fundamental tax reform and economic growth » by D. Jorgenson, Research series, May 2002.
22. « What do we know about investment under uncertainty? » by L. Trigeorgis, Research series, May 2002.
23. « Investment, uncertainty and irreversibility: evidence from Belgian accounting data » by D. Cassimon, P.-J. Engelen, H. Meersman, M. Van Wouwe, Research series, May 2002.

24. « The impact of uncertainty on investment plans » by P. Butzen, C. Fuss, Ph. Vermeulen, Research series, May 2002.
25. « Investment, protection, ownership, and the cost of capital » by Ch. P. Himmelberg, R. G. Hubbard, I. Love, Research series, May 2002.
26. « Finance, uncertainty and investment: assessing the gains and losses of a generalised nonlinear structural approach using Belgian panel data », by M. Gérard, F. Verschueren, Research series, May 2002.
27. « Capital structure, firm liquidity and growth » by R. Anderson, Research series, May 2002.
28. « Structural modelling of investment and financial constraints: where do we stand? » by J.- B. Chatelain, Research series, May 2002.
29. « Financing and investment interdependencies in unquoted Belgian companies: the role of venture capital » by S. Manigart, K. Baeyens, I. Verschueren, Research series, May 2002.
30. « Development path and capital structure of Belgian biotechnology firms » by V. Bastin, A. Corhay, G. Hübner, P.-A. Michel, Research series, May 2002.
31. « Governance as a source of managerial discipline » by J. Franks, Research series, May 2002.
32. « Financing constraints, fixed capital and R&D investment decisions of Belgian firms » by M. Cincera, Research series, May 2002.
33. « Investment, R&D and liquidity constraints: a corporate governance approach to the Belgian evidence » by P. Van Cayseele, Research series, May 2002.
34. « On the Origins of the Franco-German EMU Controversies » by I. Maes, Research series, July 2002.
35. « An estimated dynamic stochastic general equilibrium model of the Euro Area », by F. Smets and R. Wouters, Research series, October 2002.
36. « The labour market and fiscal impact of labour tax reductions: The case of reduction of employers' social security contributions under a wage norm regime with automatic price indexing of wages », by K. Burggraeve and Ph. Du Caju, Research series, March 2003.
37. « Scope of asymmetries in the Euro Area », by S. Ide and Ph. Moës, Document series, March 2003.
38. « De autonijverheid in België: Het belang van het toeleveringsnetwerk rond de assemblage van personenauto's », by F. Coppens and G. van Gastel, Document series, June 2003.
39. « La consommation privée en Belgique », by B. Eugène, Ph. Jeanfils and B. Robert, Document series, June 2003.
40. « The process of European monetary integration: a comparison of the Belgian and Italian approaches », by I. Maes and L. Quaglia, Research series, August 2003.
41. « Stock market valuation in the United States », by P. Bisciari, A. Durré and A. Nyssens, Document series, November 2003.
42. « Modeling the Term Structure of Interest Rates: Where Do We Stand? », by K. Maes, Research series, February 2004.
43. « Interbank Exposures: An Empirical Examination of Systemic Risk in the Belgian Banking System », by H. Degryse and G. Nguyen, Research series, March 2004.
44. « How Frequently do Prices change? Evidence Based on the Micro Data Underlying the Belgian CPI », by L. Aucremanne and E. Dhyne, Research series, April 2004.
45. « Firm's investment decisions in response to demand and price uncertainty », by C. Fuss and Ph. Vermeulen, Research series, April 2004.
46. « SMEs and Bank Lending Relationships: the Impact of Mergers », by H. Degryse, N. Masschelein and J. Mitchell, Research series, May 2004.

47. « The Determinants of Pass-Through of Market Conditions to Bank Retail Interest Rates in Belgium », by F. De Graeve, O. De Jonghe and R. Vander Vennet, Research series, May 2004.
48. « Sectoral vs. country diversification benefits and downside risk », by M. Emiris, Research series, May 2004.
49. « How does liquidity react to stress periods in a limit order market? », by H. Beltran, A. Durré and P. Giot, Research series, May 2004.
50. « Financial consolidation and liquidity: prudential regulation and/or competition policy? », by P. Van Cayseele, Research series, May 2004.
51. « Basel II and Operational Risk: Implications for risk measurement and management in the financial sector », by A. Chapelle, Y. Crama, G. Hübner and J.-P. Peters, Research series, May 2004.
52. « The Efficiency and Stability of Banks and Markets », by F. Allen, Research series, May 2004.
53. « Does Financial Liberalization Spur Growth? » by G. Bekaert, C.R. Harvey and C. Lundblad, Research series, May 2004.
54. « Regulating Financial Conglomerates », by X. Freixas, G. Lóránth, A.D. Morrison and H.S. Shin, Research series, May 2004.
55. « Liquidity and Financial Market Stability », by Maureen O'Hara, Research series, May 2004.
56. « Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2002 », by F. Lagneaux, Document series, June 2004.